சிஷோமின் வாணிகப் புவியியல்

ஆசிரியர்

எல். டி. ஸ்டாம்ப்

தமிழாக்கம்

கொ. சேஷ. நரசிம்மன்

III



...க கழகம்

...அரசு

தமிழ் ...

தமிழ் வெளியீட்டுக் கழக வரிசை எண் — 180

சிஷோமின்
வாணிகப் புவியியல்-III

(CHISHOLM'S HANDBOOK OF COMMERCIAL GEOGRAPHY)

ஆசிரியர்
எல். டி. ஸ்டாம்ப்

தமிழாக்கம்
கொ. சேஷ. நரசிம்மன், எம்.ஏ.,
துணைப்பேராசிரியர், புவியியல்துறை,
அரசினர் கலைக் கல்லூரி, கோவை.

தமிழ் வெளியீட்டுக் கழகம்
தமிழக அரசு

First Edition—December 1968

B.T.P. No. 180

CHISHOLM'S HANDBOOK OF COMMERCIAL GEOGRAPHY

L. D. STAMP

Translation

C. S. Narasimhan

Net Price Rs. 5–75
(No discount)

Printed by
SOUNDARA PRINTERS,
Madras-5.

அணிந்துரை

(திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன், *தமிழகக் கல்வி-தொழில் அமைச்சர்*)

தமிழைக் கல்லூரிக் கல்வி மொழியாக ஆக்கி ஏழு ஆண்டுகள் ஆகிவிட்டன. குறிப்பிட்ட சில கல்லூரிகளில் பி.ஏ., வகுப்பு மாணவர்கள் தங்கள் பாடங்கள் அனைத்தையும் தமிழிலேயே கற்றுவருகின்றனர். தொடக்கத்தில் இருந்த இடர்ப்பாடுகள் மெல்லமெல்ல மறைந்துவருகின்றன. நாடு முழுதும் பரந்துள்ள மாணவர்களின் ஆர்வம், 'தமிழிலேயே கற்பிப்போம்' என முன் வந்துள்ள கல்வி ஆசிரியர்களின் ஊக்கம், பிற பல துறைகளிலும் தொண்டு செய்வோர் இதற்கெனத் தந்த உழைப்பு, தங்கள் சிறப்புத் துறைகளில் நூல்கள் எழுதித் தர முன்வந்த நூலாசிரியர்கள் தொண்டுணர்ச்சி இவற்றின் காரணமாக இத் திட்டம் நம்மிடையே மகிழ்ச்சியும் மனநிறைவும் தரத்தக்க வகையில் நடைபெற்றுவருகிறது.

பல துறைகளில் பணிபுரியும் பேராசிரியர்கள் எத்தனையோ நெருக்கடிகளுக்கிடையே குறுகிய காலத்தில் அரிய முறையில் நூல்கள் எழுதித் தந்துள்ளனர்.

வரலாறு, அரசியல், உளவியல், பொருளாதாரம், புவியியல், வேதியியல், உயிரியல், வானியல், புள்ளியியல், தத்துவம் ஆகிய பல துறைகளில் தனி நூல்கள், மொழிபெயர்ப்பு நூல்கள் என்ற இருவகையிலும் தமிழ் வெளியீட்டுக் கழகம் நூல்களை வெளியிட்டு வருகிறது.

இவற்றுள் ஒன்றான 'சிஷோமின் வாணிகப் புவியியல்-III' என்ற இந்நூல் தமிழ் வெளியீட்டுக் கழகத்தின் 180 ஆவது வெளியீடாகும். கல்லூரித் தமிழ்க் குழுவின் சார்பில் வெளியான 35 நூல்களையும் சேர்த்து இதுவரை 215 நூல்கள் வெளிவந்துள்ளன.

கணக்கிலடங்காத் தடைகளை எல்லாம் அகற்றித் தமிழன்னை கல்லூரிக் கலை மண்டபத்தில் கொலுவீற்றிருக்கிறாள். எனவே, இவ்வன்னையை வாழ்த்துவோமாக! உழைப்பின் வாரா உறுதிகள் இல்லை; ஆதலின், உழைத்து வெற்றி காண்போம். தமிழைப் பயிலும் மாணவர்கள் உலக மாணவர்களிடையே சிறந்த இடம் பெறவேண்டும்; அதுவே தமிழன்னையின் குறிக்கோளுமாகும். சென்னைப் பல்கலைக் கழகத்தின் பலவகை உதவிகளுக்கும் ஒத்துழைப்புக்கும் நம் மனம் கலந்த நன்றி உரித்தாகுக.

இரா. நெடுஞ்செழியன்

பொருளடக்கம்

தலப்பட, வரைபடப் பட்டியல்

சிஷோமின்
வாணிகப் புவியியல்-III

I. ஆஃப்ரிக்கா

உலகக் கண்டங்கள் ஆறனுள் நிலப்பரப்பின் அடிப்படையில் ஆஃப்ரிக்கா இரண்டாவது இடத்தைப் பெறுகிறது. (11-லிருந்து 12 மிலியன் சதுர மைல்கள் வரையில் பரப்பளவுள்ள ஆஃப்ரிக்கா, ஆசியக் கண்டத்திற்கு அடுத்த இடத்தை வகிக்கின்றது.) ஆனல், மக்கள்தொகை அடிப்படையில் இக் கண்டம் (தற்போது இதன் மக்கள்தொகை 240 மிலியன்கள் என மதிப்பிடப்படு கிறது. இத் தொகை வட, மத்திய அமெரிக்காவின் மொத்த மக்கள்தொகைக்கு ஏறக்குறைய சமம்) நான்காவது இடத்தைத் தான் பெறுகிறது. ஆயினும் இதன் பரப்பிற்குத் தக்கவாறு ஆஃப்ரிக்கா வாணிகத்துறையில் முன்னேற்றமடையாமல், மற்றக் கண்டங்களைக் காட்டிலும் சிறப்பில் பெரிதும் மங்கிக் கிடக்கிறது. இக் கண்டம் மற்றவற்றினும் மிகக்குறைந்த உற்பத்தித் திறனும் வளமும் கொண்டதாகும். எனினும் இவற்றையெல்லாம் கருதி ஆஃப்ரிக்காவின் அயல்நாட்டு வாணிபம் மிகத் தாழ்வுற்று நிற்கின்றதோ என எண்ணத் தேவையில்லை. வாணிகத்துறையில் ஆஃப்ரிக்காவின் சிறப்புக் குறைவுக்குக் காரணமாக இருப்பவை அதன் பிற்போக்கான நாகரிகமும், இயற்கை வளக் குறைவுமே யாம். இக் கண்டத்தில் மழை போதாமையால் நிலம் வளப்பத்தில் குறைந்துள்ளது. இனி, ஆஃப்ரிக்காவின் நிலப் பரப்பை நோக்கின், அது ஸ்பெயின் (Spain) நாட்டைப் போன்று பீடபூமிகள் செறிந்ததாகவும், அவற்றின் ஓரத்தேயெல்லாம் மலைகளைக் கொண்டதாகவும் இருக்கின்றது. எனவேதான் இதன் உள்நாட்டுப் பகுதியின் பெரும்பாகத்தே வீசும் காற்றுகள் மிகவும் வரண்டுள்ளன. இங்குச் சுமாராகக் கனத்த மழை பெய்யும் பகுதிகள் எனக் கூறத்தக்கவை பூமத்திய ரேகைப் பிரதேசத்தின் சில பகுதிகள், கண்டத்தின் கிழக்கு, தென்கிழக்குக் கரைகளை ஒட்டிய குறுகிய நிலப்பரப்புகள், அட்லஸ் மலைகளுக்கு அண்மையிலுள்ள வட கடற்கரையின் ஒரு

பகுதி ஆகியவையே. இக் கண்டத்தின் வட, தென்மேற்குப் பகுதிகளில் மணலார்ந்த பாலைநிலங்கள் பரந்து கிடக்கின்றன. மனத்திற்கு வெறுப்பூட்டும் இப் பாலைநிலச் சூழ்நிலைகளினின்றும் வேறுபட்டு இருப்பவை பாசனமிக்க சில பரப்புகளே. இத்தகைய இடங்கள் அனைத்துள் மிகவுயர்ந்த மக்களடர்த்தி கொண்ட ஒரே மாவட்டம் கீழ் நைல் (Lower Nile) பள்ளத்தாக்கிலுள்ள வட கிழக்கு எகிப்தில்—சிறப்பாக நைல்ஆற்றின் முகவாய்ப்பகுதியில்—அமைந்திருக்கின்றது.

மழையின் போதாமை ஒன்றுமட்டும் ஆஃப்ரிக்காவின் ஊழ்வினையென நினைக்கவேண்டா. இதன் பெரும்பரப்பில் மண் வளமற்றது. காங்கோ வடிநிலத்திலும் மற்றுஞ் சில பாகங்களிலும் பெரும் பரப்புகள் வளங்குன்றிய வெப்ப மண்டலச் செம்மண் செறிந்தவை. இப் பரப்புகளில் பொழியும் பெருமழை மூலம் இம் மண்வகையினுள் பொதிந்து கிடக்கும் பயன்மிக்க தாவரச் சத்துகள் சுவறப்பட்டுவிடுவதால், இம் மண் பெரிதும் வளமற்றுக் கிடக்கிறது. ஆஃப்ரிக்காவிலுள்ள குறைபாடுகள் இவற்றோடு நின்றுவிடவில்லை. ஆஃப்ரிக்கரது பிற்போக்கான உழவு முறைகளாலும், கால்நடைகள் நிலத்தின்மீது கட்டுப்பாடேதுமின்றி மேயவிடப்படுவதாலும் பெரும்பாலான பரப்புகளில் மண்ணரிப்பு (soil erosion) நிகழ்ந்துள்ளது.

போக்குவரத்திலுள்ள இடையூறுகளும் ஆஃப்ரிக்காவின் முன்னேற்றத்திற்குப் பிறிதொரு தடையாக இருந்துவந்துள்ளன. 19ஆம் நூற்றாண்டின் இறுதிவரை ஆஃப்ரிக்காவினுள் வியாபாரச் சரக்குகள் கூலியாட்களாலும், பிராணிகளாலுமே ஓரிடத்திலிருந்து மற்றோரிடத்திற்குக் கடத்தப்பெற்று வந்தன. ஒரு நாளுக்கு 15-லிருந்து 18 மைல் வீதம் சென்று சஹாரா பாலையைக் கடக்க ஓர் ஒட்டகச்சாரிக்குச் சுமார் 3 மாதங்கள் ஆகின்றன. ஆஃப்ரிக்காவின் வெப்ப மண்டலத்தில் கூலியாட்கள் அடங்கிய சாரியொன்று ஒரு நாளுக்குச் சுமார் 20 மைல்கள் வீதம் செல்லுகின்றது. இதிலுள்ள ஒவ்வொரு கூலியாளும் சாதாரணமாகச் சுமக்கும் பளு சுமார் 50 பவுண்டுகள். எனினும், இவர்களுட் சிலர் 120 பவுண்டுகள் எடைகொண்ட பொருள்களையுங்கூடத் தூக்கிச் செல்கின்றனர். ஆஃப்ரிக்காவின் முதன்மையான சாலைகளின்மீதுள்ள ஊர்களைத் தவிர்த்து மற்றக் கிராமங்களையெல்லாம் குறுகிய பாதைகளே இணைக்கின்றன. இக் குறுகிய பாதைகள் சைக்கிள்கள் செல்லத் தகுந்தவை. எனவே, ஆஃப்ரிக்கர்களால் இவ் வண்டிகள் பெருவாரியாகப் பயன்படுத்தப்பெறுகின்றன. இந் நூற்றாண்டில் ஆஃப்ரிக்காவின் போக்குவரத்துத்

துறையில் சில சிறப்பான முன்னேற்றங்கள் ஏற்பட்டுள்ளன. நாடெங்கணும் இருப்புப்பாதைகளும், சிற்சில பருவங்களில் மோட்டார் வண்டிகள் செல்லத்தக்க சாலைகளும் அமைக்கப் பெற்றுள்ளன. எப் பருவத்திலும் போக்குவரத்து நடைபெறுமாறுள்ள நிலைகளைக் கொண்ட சாலைகள் சிறிதுசிறிதாக அதிகரித்து வருகின்றன. இன்று மோட்டார் வாகனங்கள் சில நாள்களுக்குள் சஹாராவைக் கடந்துவிடுகின்றன. மேலும் ஆஃப்ரிக்காவில் விமான வழிகளும் நிறைய உள. இக் கண்டத்திலுள்ள ஆறுகள், ஏரிகள்மீதெல்லாம் நீராவிக்கலங்கள் ஓடுகின்றன. இவையனைத்தும் பொருள்களைக் கடத்தப் பெரிதும் பயன்படுகின்றன. ஆனால், இவற்றால் ஆஃப்ரிக்க ஆறுகளின்மீது நெடுந்தொலைவு செல்ல இயலுவதில்லை. ஏனெனில், இந்த ஆறுகளின் நெடுக்கே மலைச்சரிவுகளும் செங்குத்தான பகுதிகளும் ஏராளம். ஆதலால் இவை வர்த்தகப் பெருவழிகளாகப் பயன்படாதொழிகின்றன.

இதுகாறும் நுவலப்பெற்றவை யனைத்திற்கும் மேலாக, ஆஃப்ரிக்க மக்களது வறுமையும், பின்தங்கிய பொருளாதார நிலையுமே அக் கண்டத்தின் முழுமையான வளர்ச்சிக்கு முட்டுக்கட்டைகளாக இருந்துவந்துள்ளன. ஈங்குள்ள பல்வேறு இன மக்களிடையே அடிக்கடி மூளும் போர், அடிமைப்படுத்தப்பட்டோரால் வழிப்பறிகள், பஞ்சம், நோய்கள் ஆகியவையெல்லாம் மக்கள்தொகை குறையக் காரணங்களாகவிருந்தன. ஆகவேதான் பல நூற்றாண்டுகளாக ஆஃப்ரிக்கா பொருளாதார வளர்ச்சியில் பின்தங்கிக் கிடந்தது. எனினும், ஆஃப்ரிக்கக் கண்டத்தின் வருங்காலம் மிகச் சிறப்பாக இருக்கப்போகின்றது. இக் கண்டத்துட் குடிபுகுந்து தமது ஆதிக்கத்தைப் பரப்பி, அதை நன்கு வேரூன்றச் செய்த ஐரோப்பியர்களது கட்டுப்பாடு, இங்குச் சட்டத்தையும் ஒழுங்கையும் நிறுவி, அதன்வழி பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு வழிவகுத்தது. இவைமட்டுமல்ல; நாடு நலமுற வாழ, நோய்களின் தொல்லை குறைய, ஐரோப்பியர் ஆவன செய்துள்ளனர். இந் நற்செயல்களின் பயனாய் ஆஃப்ரிக்காவின் மக்கள்தொகை விரைவாகப் பெருகியது. ஆனால், இம் மக்கள்தொகைப் பெருக்கத்தால் ஆஃப்ரிக்காவின் பொருளாதார நிலை பாதிக்கப்பட்டுவிடுமோ என்னும் பேரச்சம் இன்று ஆஃப்ரிக்கரிடையே குடிபுகுந்துள்ளது. பொதுவாக வெப்பமண்டல ஆஃப்ரிக்காவின் காலநிலை அலுப்பூட்டுவதாகவும், இடைவிடாத தீவிர உழைப்புக்குக் கடும் எதிரியாகவும் இருக்கின்றது. ஆஃப்ரிக்காவிலுள்ள தாழ்நிலங்களில் மலேரியா நோய் பரவிக்கிடக்கிறது. உயர் நிலங்களிலும் இந் நோய் பரவியுள்ளது

வருந்தத்தக்கது. ஐரோப்பியர்கள்தாம் இந் நோயால் பெரிதும் பீடிக்கப்படுகின்றனர். எனினும், இந் நோய் ஆஃப்ரிக்கரைப் பாதிப்பதேயில்லை எனக் கூறல் இயலாது. ஆனால், ஸர் ரொனால்டு ராஸ் (Sir Ronald Ross) என்பார், மலேரியாவிற்கும் அனோஃபிலிஸ் (Anopheles) என்னும் ஒரு வகைக் கொசுக்களுக்கும் இடையே யுள்ள தொடர்பையும், மேலும் கொசுக்களுக்கும் தேங்கிக் கிடக்கும் நீருக்கும் இடையேயுள்ள தொடர்பையும் விளக்கி யுரைத்ததன் மூலம், மலேரியா ஏற்படவொட்டாது தடுக்கத் தேவையான எச்சரிக்கைகள் கையாளப்பெற்றன. எனவே, அவரது கண்டுபிடிப்பு ஆஃப்ரிக்கரை இந் நோயினின்றும் காத் துள்ளது. அனோஃபிலிஸ் கொசுக்களினும் பயங்கரமானவை இக் கண்டத்துள்ள ஸெட்ஸே ஈக்கள் (tsetse flies) ஆகும். இவை கிளோஸ்ஸீனு (Glossina) என்னும் வகை ஈயின் பல்வேறு இனங்க ளாகும். இவ்வகை ஈக்களினால் ஆஃப்ரிக்க மக்கள் உறக்க நோய்க்கு (sleeping sickness) இலக்காகின்றனர். இவ்வாறு மனிதரிடையே பரவும் உறக்க நோயைப்போன்றே கால்நடை களிடையே அதே ஸெட்ஸே ஈக்களின் மூலம் நகானு (Nagana) என்னும் நோய் பரவியுள்ளது. இந்த ஈக்கூட்டங்கள் வெப்ப மண்டல, நடுத்தர வெப்ப மண்டல ஆஃப்ரிக்காவில் பெரும் பரப்புகளில் வாழ்கின்றன. அஃதாவது, ஆஃப்ரிக்காவின் மேற்குப் புறத்தே 15° வடக்கிற்கும் 17° தெற்கிற்கும் இடையில் உள்ள பரப்பிலும், கண்டத்தின் கிழபுறத்தே 4° வடக்குக்கும் $27\frac{1}{2}$° தெற்குக்கும் இடையே இருக்கும் பரப்பிலும் ஸெட்ஸே ஈக்கள் பெருவாரியாக உள்ளன. ஆஃப்ரிக்காவில் கொடிய விலங்குகள் அதிகமாக வாழ்ந்துவருவதால்தான், அங்கு ஸெட்ஸே ஈக்கள் ஏராளம் என்னும் கூற்று எந்த அளவிற்கு உண்மை ஆகும் என்பதுபற்றிக் கருத்து வேற்றுமை இருந்து வருகிறது. எவ்வாறிருப்பினும் அக் கொடிய விலங்குகளை ஆஃப் ரிக்காவினின்றும் அறவே ஒழித்துக்கட்டவேண்டும் எனப் பலர் சாற்றுகின்றனர். ஸெட்ஸே ஈக்களை ஒழிக்க மேலும் சில முறை களும் கையாளப்பட்டு வருகின்றன. இவற்றுட் சிலவற்றை ஈண்டுக் குறிப்பிடலாம். தூறுகள் (புதர்) துதைந்த பரப்புகளில் அவற்றை நீக்குதல், தாவரங்கள் வளர்ந்துள்ள பரப்புகளில் வானத்திலிருந்து அவற்றின்மீது கிருமிநாசினிகளைத் (insecticides) தூவுதல், சிற்சில மருந்துகளைப் பயன்படுத்தல் முதலியவை. ஆன்ட்ரிஸைடு (Antrycide) எனப்படும் ஒரு மருந்து அற்புதமான பலன்களை அளித்துள்ளது. திறந்த புல்வெளிப் பரப்புகளில் சாதாரணமாக ஸெட்ஸே ஈக்களது தொல்லை இருப்பதில்லை.

இவ்வாறு சரிவர வளர்ச்சி ஏற்படவொண்ணுது தடுக்கும் இடையூறுகள் பலவும் ஏதேனும் ஒரு முறையிலாவது சிறிது சிறிதாக அகற்றப்பட்டு வருகின்றன. எனினும், ஆஃப்ரிக்கா இவ்வகையில் முழு வெற்றி கண்டுவிட்டது எனக் கூறவியலாது. இருப்பினும், மேற்குறிக்கப்பெற்ற மாற்றங்களின் விளைவாக ஆஃப்ரிக்காவின் மக்கள்தொகை பெருகிவருகிறது. ஆஃப்ரிக்கர்கள் இதுகாறும் வெளிக்கொணராதிருந்த தமது திறமைகளையெல்லாம் இன்று காட்டி வருகின்றனர். மேலும் ஆஃப்ரிக்கா உணவுப் பொருள்கள், கான்படு பொருள்கள் (forest products), தாதுப் பொருள்கள் ஆகியவற்றைப் பொறுத்தவரையில் இது காறும் பயன்படுத்தப்பெருதுள்ள மூலங்களைத் தன்னகத்தே கொண்டுள்ளது. பயன் துய்க்கப்பெருது மறைந்து கிடக்கும் இவ் வளங்கள் யாவற்றையும் சரிவரப் பயன்படுத்தும் நாளை, ஆஃப்ரிக்க அரசுகள் பல, ஆவலோடு எதிர்நோக்கி இருக்கின்றன. இன்று ஆஃப்ரிக்காவெங்கிலும் அபிவிருத்தித் திட்டங்களும், மக்கள் நலத் திட்டங்களும் பெருகியுள்ளன.

இனி, ஆஃப்ரிக்காவின் புவிநடுக் கோட்டுப் பிரதேசம் கண்டுள்ள வாணிப வளர்ச்சியைத் துரிதப்படுத்திய காரணிகளுள் முதன்மையானதென வைத்து எண்ணப்பெறுவது இப் பிரதேசத்தி லுள்ள தடைப்படுத்தா வாணிப மண்டலமே. தற்போது பெல்ஜியன் காங்கோ எனப்பெறும் காங்கோ சுதந்திர அரசு (Congo Free State), 1885ஆம் ஆண்டு ஐரோப்பிய வல்லரசுகளிடையே பெர்லினில் (Berlin) நடைபெற்ற மாநாட்டிற்குப் பிறகு அவ் வாணிப மண்டலம் ஏற்படுத்தப் பெற்றது. காங்கோ வடிநிலத்துடன் தொடர்புடையதாகக் கருதப்பெறும் இப் பரப்பு மிகப் பெரியது. இம் மண்டலம் அட்லான்டிக் மாகடலிலிருந்து ஆஃப்ரிக்காவின் குறுக்கே இந்துப் பெருங்கடல் வரையிலும் பரவியிருக்கிறது. இதில் பெல்ஜியன் காங்கோ, ஃபிரெஞ்சுக்காரருக்கு உரித்தான வெப்பமண்டல ஆஃப்ரிக்கா, போர்த்துகீசிய மேற்கு ஆஃப்ரிக்கா, வட ரொடீஷியா முதலான காங்கோ வடிநிலப் பகுதிகள் மட்டுமன்றிக் கென்யா (Kenya), உகாண்டா (Uganda), டாங்கனீகா (Tanganyika), நியாஸாலாந்து (Nyasaland) ஆகியவையும், மற்றும் முன்னுளைய ஆங்கில-எகிப்தியச் சூடான், இத்தாலிய ஸொமாலிலாந்து, போர்த்துகீசியக் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்கா ஆகியவற்றின் பகுதிகளும் அடங்கியுள்ளன. இம் மண்டலம் நிறுவப் பெறுவதற்கான ஒப்பந்தம் கையொப்பமாகிய வருடமான 1885-க்குப் பின்னர் அதில் பல மாறுதல்கள் ஏற்பட்டுள்ளன. இவற்றின்படி இன்று இம் மண்டலத்தினுள்ளேயே இறக்குமதி,

ஏற்றுமதி வரிகள் வசூலிக்கப்பெறுகின்றன. எனினும், ஒப்பந்தத்தில் கையொப்பமிட்ட நாடுகள் எல்லாவற்றிற்கும், இம் மண்டலத்தில் சமமான சலுகைகள் அளிக்கப்பெற்று வருகின்றன. இச் சமத்துவக் கொள்கைக்கு எதிர்ப்பு இருந்துவருகின்றபோதிலும், அது கைவிடப்படாது இருத்தல் பாராட்டுதற்குரியது.

எகிப்து

இந் நாடு பல காலமாக ஆட்டொமன் பேரரசின் ஒரு மாநிலமாக இருந்துவந்தது. 1882ஆம் ஆண்டில் இந் நாட்டில் ஆங்கில நாட்டுச் செல்வாக்குச் சிறிது சிறிதாக ஓங்கத் துவங்கியது. கெடிவினுடைய (Khedive) வேண்டுகோளிற்கு இணங்க, எகிப்திய இராணுவத்தில் ஏற்பட்ட ஒரு கலகத்தை ஒடுக்கும் பொருட்டு ஓர் ஆங்கிலப் படை எகிப்திற்கு அனுப்பப்பெற்றது. அதன் பின்பு முதல் உலகப்போரின்போது இந் நாட்டில் ஒரு பிரிட்டிஷ் காப்பரசு உருப்பெற்றது. அவ்வமயம் எகிப்தை ஆண்ட கெடிவ், ஆட்சியிலிருந்து விலக்கப்பட்டு சுல்தான் என்னும் பட்டம் அளிக்கப்பெற்ற ஒருவர் ஆட்சிப்பொறுப்பிற்கு நியமிக்கப்பெற்றார். ஆனால், 1922ஆம் ஆண்டில் எகிப்து நாடு, பூரண சுதந்திரம் அடைந்தது. இதற்கு முன்பு ஆட்சிப் பீடத்திலிருந்த சுல்தானையே எகிப்திய மக்கள் தமது நாட்டின் மன்னரென்று ஏற்றுக்கொண்டனர். 30 ஆண்டுகள் கழித்து, அஃதாவது 1952-ல், அச் சுல்தானை அடுத்துப் பட்டமெய்தியவர், எகிப்தில் மூண்ட ஓர் இராணுவக் கலகத்தின் விளைவாகப் பதவியிலிருந்து விலகும் நிர்ப்பந்தம் ஏற்பட்டது. இவருக்குப்பின் இவரது இளைய புதல்வன் பட்டத்திற்குரியவன் ஆயினன். இராணுவக் கிளர்ச்சி எழக் காரணமாகவிருந்த தலைவர்கள் எகிப்தில் அடிப்படை மாறுதல்கள் செய்யும் ஒரு திட்டத்தை மக்கட்கு அறிவித்தனர். எகிப்து நாட்டில் இருந்த பெரிய நில உரிமையாளர்களின் நிலங்களை (எஸ்டேட்டுகளை) எல்லாம் சிறுசிறு துண்டுகளாக்கி ஃபெல்லாஹின்கள் (Fellahins) என்னும் வேளாண் தொழிலாளர்களிடையே பங்கிடப்பெறவேண்டும் என்பதும் அத் திட்டத்தில் அடங்கியிருந்தது. 1953ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதத்தில் எகிப்து ஒரு குடியரசு என்று பிரகடனம் செய்யப்பெற்றது. எகிப்து இராணுவத்தின் தலைவரே நாட்டின் அதிபர் ஆனார்.

1936ஆம் ஆண்டில் இங்கிலாந்திற்கும் எகிப்திற்கும் இடையே ஏற்பட்ட ஓர் ஒப்பந்தத்தின் விளைவாகச் சூயஸ் கால்வாய்ப் பகுதியை 'யார் காப்பது?' என்னும் சிக்கல் எழுந்தது.

மேலும், ஆங்கில-எகிப்தியச் சூடானின் வருங்காலம் என்ன என்பதையும் அவ் வொப்பந்தத்தின் நிபந்தனைகள் குறிக்கவில்லை. எனவே, இவைபற்றிய சிக்கல்கள் எழுந்தன. சூடானில் எகிப்தின் அதிகாரம் திரும்பவும் நிலைநாட்டப்பெறவேண்டும் என எகிப்து நாடு உரிமை கொண்டாடியது. எனினும், பிப்ரவரி 1953-ல் சுயாட்சி அளிக்கப்பெறவேண்டும் என்னும் சூடான் அரசாங்கத்தின் தீர்மானத்தை எகிப்து மறுத்துரையாது ஏற்றுக்கொண்டது. இருந்தபோதிலும், எகிப்து அரசாங்கம், சூயஸ் கால்வாய்ப் பகுதியிலிருந்து ஆங்கிலேயர் படை முழுதும் பின்வாங்கவேண்டும் என வற்புறுத்தியது. இறுதியில் அக்டோபர் 1954-ல் ஏற்பட்ட ஓர் ஆங்கில-எகிப்திய ஒப்பந்தம் ஆங்கிலேயர் படை சூயஸ் பகுதியிலிருந்து வெளியேறுவதற்கு வகை செய்தது. 1956ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதத்தில் ஆங்கிலத் துருப்புகள் முழுதும் வெளியேறின. நைல் ஆற்றின்மீதுள்ள அஸ்வான் அணைக்கட்டைப் பன்மடங்கு பெரிதாக்க எண்ணிய எகிப்துநாட்டுத் தலைவர் நாஸர் (Nasser) உலக நாடுகளிடமிருந்து அணைக்கட்டு விரிவாக்கத் திட்டத்திற்கான பொருளைத் திரட்டப் பெரிதும் முயன்றார். இம் முயற்சிகள் வெற்றிபெறாது போகவே பெருத்த ஏமாற்றமுற்ற நாஸர் அதே ஆண்டு ஜூலை மாதத்தில் சூயஸ் கால்வாயை எகிப்திற்குச் சொந்தமாக்கிக்கொண்டார். மேலும், சூயஸ் கால்வாய்க் கம்பெனிக்குக் கொடுபடவேண்டிய ஈட்டுத் தொகையைக் கொடுத்த பின்னர் மிகுதியாகும் வருமானத்தை அணைக்கட்டு வேலைக்குப் பயன்படுத்தப் போவதாகவும் நாஸர் அறிவித்தார். பின்னர், அதே ஆண்டின் இறுதியில் இஸ்ரேல் நாடு, எங்குத் தனது எல்லைகளை அராபியர்கள் கடந்து தன்னைத் தாக்கிடுவரோ எனப் பெரிதும் அலக்கணுற்று ஸினை தீபகற்பத்தில் (Sinai Peninsula) எகிப்திற்கு எதிராகப் பிரசாரம் நடத்திற்று; இவ்விரு திறத்தார்க்கும் இங்கிலாந்து, ஃபிரான்சு நாடுகளின் அரசாங்கங்கள் இறுதியாக விடுத்த எச்சரிக்கையை எகிப்து ஏற்றுக்கொள்ளாது மறுக்கத் துணிந்தது. இதன் விளைவாக ஸினை தீபகற்பத்தில் போர் மூண்டது. இவ்வமயத்தில்தான் எகிப்து அரசாங்கம் சூயஸ் கால்வாயின் வழியே நடைபெற்றுவந்த போக்குவரத்தை அடியோடு நிறுத்தி, அக் கால்வாயை அடைத்தது. ஐக்கிய நாடுகள் சபையின் சார்பாக இப் பகுதிக்கு ஒரு படை அனுப்பப்பெறவே, பிரிட்டனும் ஃபிரான்சும் அப் போரினின்று விலகிக்கொண்டன. பின்னர் 1957ஆம் வருட வசந்த காலத்தில் ஐக்கிய நாட்டுப் படையும் சூயஸ் கால்வாய்ப் பகுதியிலிருந்து திரும்பியது. அது காறும் குலைந்துபோயிருந்த அமைதி திரும்பவும் நிலைநாட்டப் பெற்றது. அரபு நாடுகள் அனைத்தையும் தன் குடையின் கீழ்க்

கொண்ட விளைந்த எகிப்து நாடு, ருஷ்யாவோடும் சீனுவோடும், மற்றும் இவ்விரண்டோடு சேர்ந்த நாடுகளோடும் நெருங்கிய வர்த்தக உறவுகளை ஏற்படுத்திக்கொண்டது. இவ் வுறவுகள் எகிப்திற்குப் பெரும் நன்மையை அளித்தன. அஸ்வான் அணைக் கட்டைப் பெரிதாக்குவதற்கு ருஷ்ய நாடு எகிப்திற்குக் கடன் கொடுத்து உதவுவதாக வாக்குக் கொடுத்தது. 1958ஆம் ஆண்டின் தொடக்கத்தில் எகிப்தும் ஸிரியாவும் இணைந்து ஐக்கிய அரபு குடியரசாக (The United Arab Republic) மாறின. இதன் பின்பு ஒரு மாதம் கழித்து ஐக்கிய அரபு குடியரசில் யேமென் அரசும் (Kingdom of Yemen) சேர்ந்தது.

எகிப்து நாடு மத்தியதரைக் கடல், நைல் ஆற்றின் முக வாய்கள் ஆகியவற்றிலிருந்து 22° வடக்கு அட்சரேகையைச் சார்ந்தமைந்துள்ள வாடி ஹல்ஃபா (Wadi Halfa) வரையிலும் விரிந்துள்ளது. வடக்குத் தெற்காகவுள்ள இத் தொலைவு ஏறக் குறைய ஸில்லித் தீவுகட்கும் (Scillies) ஷெட்லாந்து தீவுகட்கும் (Shetlands) இடையேயுள்ள தொலைவிற்குச் சமம். கிழக்கில் (சூயஸ் கால்வாய், ஸினை தீபகற்பம் ஆகியவிரண்டும் உள்ளிட்ட) இந் நாடு செங்கடல், இஸ்ரேல் வரையிலும் வியாபித்துள்ளது. இதன் மேற்கு எல்லை முழுவதுமே ஏறக்குறைய ஒரு நேர்கோடாக அமைந்துள்ளது. இவ் வெல்லைக்கோடு லிபியா பாலையினூடே (Libyan Desert) வடக்குத் தெற்காக ஓடுகிறது. இந் நாட்டின் பரப்பு 3,86,000 சதுர மைல்கள். பரப்பளவில் பெரியதாயினும், இதன் பெரும்பகுதி மக்கள் குடியேற்றம் அற்றுள்ளது. மேலும் இதன் பெரும் பரப்பு மக்கள் வாழ்க்கைக்கு ஏற்றதுமன்று. இப் பரப்பு நீங்க, மக்கள் குடியிருப்புகள் ஏற்பட்டுள்ள பகுதியின் பரப்பு 13,500 சதுர மைல்களாகும். இந்த அளவு நாட்டின் மொத்த நிலப்பரப்பில் 3-லிருந்து 4சதவீதமே. இச் சிறிய பரப்புப் புது இங்கிலாந்தின் (New England) பரப்பளவில் ¼ பங்கு. மக்கள் குடியிருப்புகள் உள்ள 13,500 சதுர மைல் பரப்புக்கொண்ட இந் நிலத்தில் சுமார், 6 மி., ஏக்கர் பரப்பே அஃதாவது 10,000 சதுரமைல்களுக்குச் சிறிது குறைவாகவே சாகுபடி செய்யப்பெறு கின்றன. இப் பரப்பினுள் நைல் ஆற்றுப் பாசனத்தால் பயனுறும் நிலையிலுள்ள பரப்பும், ஒருசில பாலைவனச் சோலைகளும் அடங்கு கின்றன. நைல் ஆற்று நீரைப் பெற்றுப் பயன்பெறும் நிலம் நைல் கழிமுகமும் (டெல்ட்டாவும்,) அதன் பள்ளத்தாக்குமாகும். இப் பள்ளத்தாக்கு இரண்டிலிருந்து பதினைந்து மைல்கள் அகல முள்ளது. இப் பகுதிகளில் 24 மில்லியன்கட்கும் மேற்பட்ட மக்கள் வாழ்கின்றனர். இவர்களனைவரும் உழுதுண்டு வாழ்வாரே

யாவர். ஈங்கு ஒரு சதுரமைலுக்கு 1,800வீதமுள்ள மக்களடர்த்தியைக் கொண்டு அவர்களுடைய வாழ்வு உழவுத் தொழிலேயே சார்ந்துள்ளது என உறுதியாகக் கூறலாம். நைல் கழிமுகப் (டெல்ட்டா) பகுதியில் மக்களடர்த்தி 1,800-யும் விஞ்சுகிறது. சீன நாடு ஒன்றில்தான் இதைவிட மிக உயர்ந்த மக்களடர்த்தி காணப்பெறுகிறது. எகிப்தின் பாலைவனப் பகுதியில் மொத்தமாகச் சுமார் 50,000 நாடோடிகளே வாழ்கின்றனர்.

2300 ஆண்டுகட்கு முன்பு ஹெரொடோடஸ் ((Herodotus) என்னும் கிரேக்கப் புவியியல் மேதை எகிப்து நாட்டை 'நைலின் நன்கொடை' எனக் குறிப்பிட்டுச் சென்றார். அவரிட்டுச் சென்ற அப் பெயர் எகிப்திற்கு எல்லா வகையிலும் பொருந்தும். எகிப்தில் உழவுத் தொழிலும், அதன் மேன்மையும் ஆண்டுதோறும் ஏற்படும் நைல் ஆற்றுவெள்ளத்தையே பெரிதுஞ் சார்ந்துள்ளன. ஏனெனில், நைல் கழிமுகத்தின் (டெல்ட்டாவின்) தலைப்பகுதியிலுள்ள கைரோவில் (Cairo) ஆண்டொன்றுக்கு ஓரங்குல மழைதான் பெய்கின்றது; மேலும் வாடி ஹல்ஃபாவில் பெரும்பாலான ஆண்டுகளில் மழையே பெய்யாது போகின்றது. (இங்குப் பல ஆண்டுகட்கு மழை பெய்ததாகவே தெரியவில்லை.) நைல் ஆற்றில் ஆண்டுதோறும் தவருது வெள்ளம் ஏற்படக் காரணம் அபிஸீனிய மலைகளில் கோடைக்காலத்தே பொழியும் மழையேயாகும். நைல் ஆற்றின் கீழ்ப்பகுதியில் ஓடும் நீரின் பெரும்பாலான அளவு 'வெள்ளை நைல்' ஆற்றிலிருந்துதான் (இதை பாஹர்-எல்-ஆபீயாடு—Bahr-el-Abiad—எனவும் கூறுவர்) வருகிறது. இதுவொரு வற்ரு ஆறு. உண்மையில் 'வெள்ளை நைல்' என்னும் பெயர் கார்ட்டுமிலிருந்து நோ ஏரி(Lake No)—10° வடக்கு—வரையுள்ள முதலாற்றின் பகுதிக்குத்தான் பொருந்தும். நோ ஏரியில்தான் பாஹர்-எல்-காஸெல் (Bahr-el-Ghazal) என்னும் ஆறு, மேல் நைல் (Upper Nile)—மலைப்பாங்கான பகுதிகளிடையே ஓடும் ஆறு எனப் பொருள்படும் வகையில் பாஹர்-எல்-ஜெபல் (Bahr-el-Jebel) என்னும் பெயரும் இதற்கு உண்டு—ஆற்ரேடு கலக்கிறது. ஆனல், இப்போதெல்லாம், ஆஃப்ரிக்கப் பெரிய ஏரிகள் (Great African Lakes) வரை பரவிக்கிடக்கும் முதலாற்றின் பகுதிக்கே வெள்ளை நைல் என்னும் பெயர் வழங்குகிறது. இது அத்துணைப் பொருத்தமானது அன்று. நிற்க, இவ்விதம் கிடைக்கும் நீருடன், நீல நைல் (Blue Nile), அட்பாரா (Atbara) ஆகிய ஆறுகள் ஆண்டுதோறும் கொணரும் வெள்ள நீரும் சேர்ந்து நைல் ஆற்றினைப் பெருக்கெடுத்தோடச் செய்கின்றது. நீல நைல், அட்பாரா என்பவை அபிஸீனிய மலைகளினின்றும் இழிதரும் ஆறுகளுள் இரண்டு ஆகும்.

வெள்ளக் காலங்களின்போதெல்லாம், எகிப்தில் ஓடும் நைல் ஆற்று நீரில் 70 சதவீத நீருக்கு நீல நைலும், 17 சதவீதத்திற்கு அட்பாராவும், 14 சதவீதத்திற்கு வெள்ளை நைலும் காரணமாக இருக்கின்றன; மாறாக, நைல் ஆறு தனதொழுக்கில் குறைவுற்று, அதன் விளைவாகக் குன்றிக் குறுகி மெலிந்து காணும் காலத்து அதன் நீரளவில் 80 சதவீதத்தினை வெள்ளை நைல் ஆறுதான் முதலாற்றோடு கொண்டு சேர்க்கிறது. ஆகவே, வரண்ட பருவத்தின்போது வெள்ளை நைல் ஆறே நீர்வரத்துக்கு முதல் ஆதாரமாக விளங்குகிறது. எகிப்தில் நைல் ஆற்றின் மட்டம் ஜூன் மாத இறுதியில் ஏறத்தொடங்குகிறது. இதன் நீர், நிலத்தை வளமாக்க வல்ல செக்கர் நிறம்படைத்த சேற்று மணலைத் தன்னோடு தாங்கி வருகின்றது. செப்டெம்பர் திங்களுக்குள் இவ் ஆறு தன் உயர்ந்த கரைகள்மீது முட்டி, அவற்றையுந் தாண்டிச் சுற்றுப்புறத்தேயுள்ள நிலங்களின்மீது வழிந்தோடவும் துவங்கிவிடுகிறது. செயற்கையாகச் சில இடங்களில் எழுப்பப்பெற்றுள்ள உயர்ந்த வரப்புகள்மட்டுந்தான் நைல் ஆற்று வெள்ளத்தின் தாக்கும் பிடிக்குச் சிக்காது அதை வீரத்தோடு எதிர்த்து நிற்கின்றன. உச்ச மட்டத்தை அடைந்த நைல் ஆறு பின்னர்ப் படிப்படியாகத் தனது சினத்தில் தாழ்ந்து, நவம்பர் டிசம்பர் மாதங்களில் என்றும் போல் ஓடும் அமைதியே உருவெடுத்த ஆறாக மாறிவிடுகிறது. கைரோ நகரருகே நைல் ஆற்றின் மட்ட உயர்வு இயல்பான அளவிலிருந்து 20–25 அடியாகும்.

இங்ஙனம் இப் பகுதியில் வெள்ளக் காலங்களின்போது கரை புரண்டோடும் நைல் ஆறு கொணரும் ஏராளமான அளவு நீரை இங்கு விளையும் பயிர்களுக்கு நலம் பயக்கும் வகையில் பயன் படுத்தக் கையாளப்பெற்றுவரும் முறைகள் பல மாற்றங்கட்கு உள்ளாகியிருக்கின்றன. ஆனால், நூறு ஆண்டுகட்கு முற்பட்ட காலம் வரையெல்லாம், ஃபேரோக்கள் (Pharaohs) பின்பற்றி வந்த ஒரே ஒரு முறைதான் இங்கு வழக்கில் இருந்துவந்தது. ∴பேரோக்கள் கையாண்ட முறையை ஷேக்ஸ்பியர் (Shakespeare) என்னும் ஆங்கில நூலாசிரியர், மார்க் அந்தோணி (Mark Antony) என்னும் தம்முடைய நாடகப் பாத்திரத்தின் மூலமாக அழகுறச் சித்திரித்துள்ளதை ஓர்க :

The higher Nilus swells,
The more it promises ; as it ebbs, the seedsman
Upon the slime and ooze scatters his grain,
And shortly comes to harvest.

நைல் ஆற்றில் ஆண்டுதோறும் ஏற்படும் ஆயிரக்கணக்கான வெள்ளங்கள் யாவும் அபிஸீனியாவினின்றும் வண்டலைக் கொணர்ந்து, எகிப்திலிருக்கும் அஸ்வான் (Aswan) என்னுமிடத்திற்குக் கீழுள்ள நைல் ஆற்றின் கரைகளை, அவற்றை அடுத்துள்ள பள்ளத்தாக்குகளின் மட்டத்தைவிட அதிக உயரமாக்கிவிடுகின்றன. இங்ஙனம் உயர்த்தப்பட்ட கரைகளில் அங்கங்கே வெட்டி வழி செய்கிறார்கள். ஆற்று நீர் உயரும்போதெல்லாம் நீர், இவ் வழிகளினூடே அருகிலுள்ள வயல்களினுள் பாய்கின்றது. இவ் வயல்கள் தம்மிடையே பெரிய வரப்புகளைக் கொண்டு பல தொடர்ச்சியான வடிநிலங்களாக அமைந்திருக்கின்றன. இவ்வயல்களில் புகும் நீர் சுமார் 6-லிருந்து 8 வாரங்களுக்கு அங்குத் தங்குகிறது. இதுபோதுதான் நீரிலுள்ள வளப்பம் மிகுந்த வண்டல் இவ் வயல்களில் படிகின்றது. பின்னர் ஆற்றின் மட்டம் தாழ்ந்துவிடுவதால் வயல்களிலுள்ள நீர் திரும்பவும் ஆற்றை நோக்கி ஓடி வடிந்துவிடுகிறது. விட்டதும், அவ் வண்டல் மண்ணில் விதை விதைக்கின்றனர். வயல்கள் தம்மிடத்துள்ள ஈரத்தை முழுதும் இழப்பதற்கு முன்பாகவே பயிர் முற்றி அறுவடை செய்யப்பெறுகிறது. இந்த முறையைப் பின்பற்றுவதால் ஓர் அரையாண்டுக் காலத்திற்கு நிலத்தில் ஏதும் பயிர் செய்ய முடியாது போகின்றது. ஏனெனில், அந்தக் காலப்பகுதி முழுவதிலும் வயல்கள், ஒன்று நீர் நிரம்பிக் காண்கின்றன; அல்லது எப் பயிரையும் விளைவிக்க இயலாத அளவிற்கு மண் மிகமிகக் கெட்டியாகிவிடுகிறது. மேலும் இவ்விதப் பாசன முறையின் மூலம், குறைந்த காலத்திற்குள் முதிர்ந்துவிடும் பீன்ஸ் (Beans), மணப்புல் (Clover), அவரை வகைச் செடிகள் (Lentils), கோதுமை, பார்லி, வெங்காயம் போன்றவற்றைத்தான் பயிரிட முடிகின்றது. ஆனால், ஆண்டு முழுதும் பாசன வசதி ஏற்படுவது மேற்கூறியதைவிட அதிகமான பொருளாதாரச் சிறப்புடையதாகும். ஏனெனில், இம் முறையினால், வெள்ளம் குறைந்துபோனாலும் கவலைப்படவேண்டியதில்லை; ஆண்டுக்கு ஒரு போகத்திற்கும் அதிகமாகப் பயிரிட இயலும். மேலும் பற்பல பயிர்களை விளைவித்தலும் இம் முறையில் முடியும்.

பன்னெடுங் காலமாகவே எகிப்தில் ஒருவகையான நிரந்தரப் பாசன முறை ஆற்றின் கரைக்கருகே வழக்கிலிருந்து வருகிறது. ஷாடூஃப் (shaduf) என்னும் நெம்புகோல் போன்ற கருவியின் துணைகொண்டு ஆற்றினின்றும் நீர் மேலேற்றப்பெறுகிறது. நீர்ப்பாசனத்திற்காகவேண்டி ஆறுகளின் குறுக்கே அணைகளை எழுப்பி நீரைச் சேமித்து வைக்கும் பழக்கம் கடந்த நூற்றாண்டின் தொடக்கத்திற்றான் துவங்கியது. முஹம்மது அலி பாஷா நைல் ஆற்றினது கழிமுகத்தின் தலைப்பாகத்தில் வெள்ளநீரைச் சேமித்து

வைத்தற்பொருட்டு அதன் குறுக்கே ஓர் அணையை எழுப்பினர். இவ்வணையால் தேக்கிய நீரைக்கொண்டு தொன்மையான வடி நில நீர்ப்பாசன முறையில் சாத்தியமாவதைவிட அதிகக் காலத் திற்கு வயல்கட்குப் பாசன வசதி அளித்தல் இயலும். பிரிட்டனது செல்வாக்கின்கீழ் இத்தகைய அணையமைப்பு வேலை தொடர்ந்து நடைபெற்றது. இம் முயற்சியின் விளைவாகக் கைரோவிற்குச் சிறிது வடக்கே நைல் கழிமுகத்தின் (டெல்ட்டாவின்) இரு முதன்மையான கிளைகள் ஒவ்வொன்றின் குறுக்கேயும் மதகுகள் கொண்ட இரு அணைகள் உருவாயின. இவ்வணைகளிலிருந்து தவறாது நீர் கிட்டுவதால், நைல் டெல்ட்டாவின் பெரும் பரப்பும், கைரோவிற்கு வடகிழக்கே உள்ள எகிப்து நாட்டின் பகுதியும், மற்றும் ஸாகஸிக் (Zagazig) என்னுமிடத்திற்குத் தெற்கேயுள்ள பரப்பும் தமது நீர்த்தேவைகளுக்கு நைல் ஆற்றின் நிலையை நம்பி யிருக்கவேண்டியதில்லை. டெல்ட்டாவில் காணப்பெறும் மதகுகள் பிப்ரவரி அல்லது மார்ச்சு மாதத்தில் மூடப்பெற்றுவிடுகின்றன. இச் சமயத்திலிருந்து ஜூலைத் திங்களில் வெள்ளம் ஏற்படும் வரை யில் நீர்த்தேக்கத்திலிருந்து சிறிது நீர்கூடக் கடலை அடைவதில்லை. இது தவிர, ஆற்றினுடைய முகத்துவாரத்தின் குறுக்கே 'ஸட்' (sudd) என்னும் பெயருடைய பெரிய மணற்கரைகள் கட்டப் பெற்று அவற்றைக் கொண்டும் பாசனத்திற்குத் தேவைப்படும் நீர் சேமிக்கப்பெறுகிறது. இந் நூற்றாண்டில் மத்திய, மேல் எகிப்தில் வெவ்வேறு இடங்களில் பல அணைகள் உருவாகியுள்ளன. இவற்றின் நோக்கம் பள்ளத்தாக்கின் ஒரு பகுதியிலுள்ள வடிநிலத் தொகுதி யில் கிடைக்கும் நீரோடு, நீர்மட்டங் குறைந்துள்ள சமயத்து, அந்த வடிநிலத்தொகுதியை அடுத்துச் சிறிது உயரத்திலுள்ள வடி நிலங்களினின்று கால்வாய்களின் மூலம் கொண்டுவரும் நீரையுஞ் சேர்த்து நீரின் மொத்த வரத்தைப் பெருக்கிக்கொள்வதேயாகும். இத்தகு நீர்த்தேக்கங்கள் எல்லாவற்றுள்ளும் மிகப் பிரம்மாண்ட மான அணை அஸ்வானில் (Aswan) எழுந்துள்ளது. இதனோடு அஸ்யூட் (Assiut) என்னுமிடத்தே இதன் துணை அணைக்கட் டொன்றும் கட்டப்பெற்றது. 1902ஆம் ஆண்டு இவையிரண்டும் செயல்படத் துவங்கின. அஸ்வான் அணையை விரிவாக்கும் வேலை இன்றுகாறும் இருமுறை நடைபெற்றுள்ளது (பக்கம் 7 ஐப் பார்க் கவும்). அஸ்வானிற்குத் தெற்கே 200 மைல் தொலைவிற்கு நைல் ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்கு ஒரு மிகப் பெரிய நீர்த்தேக்கமாக விளங்கு கிறது. இத் தேக்கம் நவம்பர், ஜனவரி மாதங்கட்கு இடைப்படும் பருவத்தில் நீர் நிரம்பிக் காண்கிறது. பின்னர் மார்ச்சிலிருந்து ஜூலை வரையில் பாசனக் கால்வாய்கள் வழியாக ஓடி அவற்றின் இரு மருங்கிலுமுள்ள கழனிகளில் வளம் பரப்புகிறது.

எகிப்து நாட்டின் வழியாக நைல் ஆறு செல்வதால், வளம் செறிந்த அதன் நீரை நன்கு வழங்க உதவும் இவ்வணைகள் எகிப்திற்கு அளவிடமுடியாத நன்மை பயப்பனவாகும். எனினும், இதில் ஒரு பெருஞ் சிக்கல் உள்ளது. எகிப்தின் ஊடே ஓடி வளம் பெருக்கும் நைல் ஆறு தனது உற்பத்தித் தலத்தை வேறொரு நாட்டிலல்லவோ கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, தடையில்லாமல் நீர் பெறுவதில் சிக்கல் எழத்தானே செய்யும்? முன்னரே குறிப்பிட்டுள்ளவாறு இதன் உற்பத்தித் தலங்கள் எகிப்து நாட்டிற்குமப்பால் வெகு தொலைவு தெற்கிலுள்ளன. வெள்ளை நைல் ஆறு (White Nile) பூமத்தியரேகைப் பகுதியிலுள்ள பெரிய ஏரிகளிலிருந்தும், நீல நைல் ஆறு அபிஸீனிய உயர் நிலங்களிலிருந்தும் இழிதருகின்றன. இஃதோடன்றிச் சூடான் நாட்டினூடே ஓடும் வெள்ளை நைலின் மத்தியப் பகுதியில் அவ்வாற்றின் வடக்கு நோக்கிய ஓட்டத்திற்கு 'ஸட்' (sudd) என்னும் அடர்ந்த சதுப்புநிலத் தாவரங்கள் இடையூறுகவே இருக்கின்றன. இது மற்றுமொரு முக்கியச் சிக்கலாகும். நைல் ஆற்றின் மேல்பகுதிகளில் அதன் போக்கை எவ்வாறு கட்டுப் படுத்துவதெனப் பல காலமாகப் பொறியியல் வல்லுநர்களும் அரசியல் விற்பன்னர்களும் தீவிரமாகச் சர்ச்சை செய்துவருகின்றனர். இத் துறையில் முன்னேற்றங்கள் படிப்படியாக ஏற்பட்டுக் கொண்டு வருகின்றன. 1949ஆம் ஆண்டு ஆங்கில அரசாங்கத்திற்கும் எகிப்திற்கும் இடையே ஏற்பட்ட ஓர் ஒப்பந்தத்தின்படி உகாண்டா நாட்டில் விக்டோரியா ஏரியிலிருந்து நைல் ஆறு வெளியேறும் இடத்திற்கண்மையிலுள்ள ஓவன் ஃபால்ஸ் (Owen Falls) என்னுமிடத்தில் ஒரு பன்னேக்கு அணைக்கட்டை அமைப்பதெனத் தீர்மானிக்கப்பெற்றது. கட்டி முடிக்கப்பெற்ற இவ்வணை 1954ஆம் ஆண்டிலிருந்து செயல்படத் தொடங்கிற்று. இது நீர் மின்சக்தி உற்பத்திக்கென்றும், நைல் ஆற்று நீரைக் கட்டுப்படுத்தற்கெனவும் எழுப்பப்பெற்றது. நைல் ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்கின் கீழ்ப்பகுதிகளில் மற்றுஞ் சில அணைகளைக் கட்டுவதெனவும், அவ் வொப்பந்தத்தின்படி தீர்மானிக்கப் பெற்றது. இவற்றை அமைப்பதற்கான பேச்சுவார்த்தைகள் துவங்கியுள்ளன. இப் பேச்சுவார்த்தைகளில் சூடான், அபிஸீனியா, எகிப்து முதலிய நாடுகள் ஈடுபட்டுள்ளன. இன்றும் நடந்துகொண்டு வரும் இப் பேச்சுவார்த்தைகளின் பயனாக எவ்விதமான உடன்படிக்கையும் இதுகாறும் ஏற்படவில்லை. ஏனெனில், மேலே குறிக்கப்பெற்ற நாடுகள் ஒவ்வொன்றும் முரண்பட்ட கருத்துகளையும் நோக்கங்களையும் உடையனவாக இருக்கின்றன.

நிரந்தர நீர்ப்பாசன முறை செயற்படுவதற்கு முன்பு, எகிப்தில் விவசாய ஆண்டு மூன்று பாகங்களாகப் பிரிக்கப்பெற்றிருந்தது. ஜூன் முதற்கொண்டு அக்டோபர் வரையுள்ள பருவம் வெள்ளப் பெருக்குப் பருவமாகவும், வெள்ளநீர் வழிந்தோடிய பின் அக்டோபரிலிருந்து பிப்ரவரி வரையுள்ள காலம் பயிரிடும் பருவமாகவும், மூன்றாவதாகப் பிப்ரவரியிலிருந்து ஜூன் மாதம் வரையிலுள்ள காலம் அறுவடைப் பருவமாகவும் விளங்கின. அறுவடைப் பருவகாலத்தின் அளவு பயிர்களுக்கு ஏற்றவாறு மாறுபட்டது. ஆகவே, ஒரு குறிப்பிட்ட நிலப்பரப்பிலிருந்து ஒவ்வோர் ஆண்டும் ஒரே ஒரு விளைவுமட்டுமே கிடைத்துவந்தது. ஆனால், ஆண்டுதோறும் நைல் ஆற்றினால் கொணரப்பெற்ற வண்டல்மண் படிவுகளால் விளைநிலத்தின் வளம் குறைவுறாது நன்கு பேணப்பெற்றது. மற்றுஞ் சில காரணிகளும் நிலத்தின் வளத்தைக் காக்கக் கருவியாக அமைந்தன. இந் நாட்டில் பயிரிடப் பெற்ற பீன்ஸ், அவரை வகை இனங்களாலும், மேலும் சிறப்பாகப் பெர்ஸிம் (bersim) எனப்பெறும் எகிப்து நாட்டு வகை மணப்புல்லினாலும் (clover) நிலத்தின் நைட்ரஜன் சத்து அதிகரித்து நிலவளப்பம் மிகுந்தது. இன்று எகிப்தில் நடந்து வரும் ஆட்சியின்கீழ், பல புதிய அமிசங்கள் இத்துறையில் நடைமுறைக்கு வந்துள்ளன. முதலாவதாக, இவற்றின்மூலம் இன்று எகிப்து நாட்டு விவசாயத்தில் ஒவ்வோர் ஆண்டும் இரு போகங்கள் விளைகின்றன. இவ்விரு போகங்களிலிருந்து கிடைக்கும் பயிர்கள் முக்கியத்துவம் குறைந்த கூலங்களும், பருப்பு வகைகளும் (pulses) ஆகும். இப் பயிர்கள் எகிப்தில் பல காலமாக உற்பத்தி செய்யப்பெற்றுவருகின்றன. குளிர்காலப் பயிர்கள் அக்டோபரிலிருந்து ஏப்ரல் வரையிலும் கோடைப் பயிர்கள் ஏப்ரலிலிருந்து அக்டோபர் வரையிலும் விளைகின்றன. சிலவமயங்களில் மேலும் ஒரு 'பருவமும்' கூடச் சேர்க்கப்பெறுகின்றது. அஃதாவது, செப்டம்பருக்கும் நவம்பருக்கும் இடைப்பட்ட பருவத்தில் விரைவாக முதிரக்கூடிய பயிரான மக்காச் சோளம் அல்லது தினைவகை விளைவிக்கப்பெறுகின்றது. பின் வரப்போகும் விவரம் மூன்றாண்டுக் காலத்தில் அடுத்தடுத்து விளைவிக்கப்பெறும் பயிர்களைப்பற்றியது. முதலாண்டு மார்ச்சு மாதத்திலிருந்து அக்டோபர் வரையிலும் விளையும் பருத்திப் பயிரை அடுத்து மணப்புல் விளைகின்றது. இரண்டாம் ஆண்டு ஜூலை மாதத்திற்குள்ளாக இப் பயிர் ஏழு முறை பயிரிடப்பெற்று விடுகிறது. அடுத்த பதினெட்டு மாத காலத்தில் சாதாரணமாக இருமுறை மக்காச்சோளப் பயிரும், ஒரு முறை கோதுமையும் அறுவடையாகக்கூடும். அப்போது பயிராகும் கோதுமை குளிர்

காலத்திலும், வசந்த காலத்திலும் விளைகின்றது. இரண்டாம் முறை மக்காச்சோளத்தை விளைவித்து அதை அறுவடை செய்த பின்னர் மறுமுறையும் மணப்புல் பயிராக்கப்பெறுகின்றது. பின்னர் அடுத்த ஆண்டு மார்ச்சு மாதத்தில் திரும்பவும் பழையபடி பருத்தியை விளைவிப்பதற்கென்று நிலத்தைப் பண்படுத்துவதற்கு முன்பு மணப்புல் பயிர் இரு முறை அறுவடையாகக்கூடும். இது காறும் கூறிய சில அமிசங்களை அடுத்துக் குறிப்பிடப்பெறப் போவது, முன்பு எகிப்தில் வழங்கிவந்த முறையில் பயிர் வளரக் கிடைத்த பருவத்தின் நீடிப்பைக் காட்டிலும் நீண்ட வளருங் காலம் தேவைப்படும் சில பயிர்களும் இன்று பயிரிடப்பெற்று வருகின்றன என்பதேயாகும். எடுத்துக்காட்டாக, எல்லாப் பயிர் களினும் மிகவும் முக்கியத்துவம் வாய்ந்ததான பருத்தி, கரும்பு, நெல், மக்காச்சோளம், தினைவகை ஆகியவை அத்தகைய பயிர் களுள் அடங்குகின்றன. மூன்றாவதாக, நிலங்களின்மீது வெள்ளக் காலங்களின்போது நீர் புகாதவாறு தடுத்து, அந் நீரைப் பாசனக் கால்வாய்களின் வாயிலாக விளைநிலங்களுக்குச் செலுத்துவதனால் அதுகாறும் கிட்டிவந்த ஒரு பெரும் பயன் இழக்கப்பட்டது. வெள்ள நீர் நிலத்தினுட் புகுவதால், அந் நீரோடு வளம் மிக்க வண்டலும் விளைநிலத்தில் குவிந்துவந்தது. ஆனால், இன்று பின் பற்றப்பெறும் முறையில் இது சாத்தியமில்லை. இதுவே நிரந்தர நீர்ப்பாசன முறையின் ஒரு பெருங் குறைபாடு. இம் முறையின் விளைவாக வளஞ் செறிந்த வண்டல் உழுநிலங்களை அடையாது, ஆற்றுப் படுகையிலும், கால்வாய்களிலும், நீர்த்தேக்கங்களிலுமே படிந்துவிடுகிறது. ஆகவே, ஆற்றின் கரைகளிலும், கால்வாய் களின் கரைகளின்மீதும் வந்து குவியும் இப் படிவுகளை அகற்று வதற்குக் கூடுதலான உழைப்புத் தேவைப்படுகிறது. ஆனால், இம் முறையின் மூலம் நிலத்தின் வளம் குன்றிவிட்டதைப் பார்க்கும் போது கரைகள்மீது ஏற்படும் வண்டல் படிவுகளை அகற்று வதற்குத் தேவைப்படும் உழைப்புப் பெரிதாகத் தோன்றவில்லை. நிலத்தின் வளமும், பயிர்களது உற்பத்தியும் குறைவுறுவதைத் தடுக்கும்பொருட்டுச் செயற்கை உரங்களை மேன்மேலும் பெருகி வரும் அளவில் பயன்படுத்தவேண்டியுளது. இத்தகைய உரங் களின் ஆதாரங்களைப் பொறுத்தவரையில் எகிப்தில் நைட் ரேட்டுகள் நிறைந்த பகுதிகள் இரண்டுள. இந் நைட்ரேட்டு உரங்களை ட.ஃ.ப்ளா (Tafla) எனக் கூறுவர். நைல் ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்கில் அமைந்துகிடக்கும் கெனே (Keneh), அஸ்வான் ஆகிய ஈரிடங்களுக்கும் இடைப்படும் பகுதி நைட்ரேட்டுகள் நிறைந்த ஒன்று, நைட்ரேட்டுகளடங்கிய இப் பகுதி உள்ளூர் முக்கியத்துவம் வாய்ந்ததாகத்தான் இருக்கின்றது. ஆனால்,

மற்றொன்றோ அண்மைக் காலத்துக் கண்டுபிடிப்பாக இருப்ப தோடுமட்டும் நில்லாது நைல் ஆற்றுப் பகுதியைக் காட்டிலும் பன்மடங்குச் சிறப்புப் பொருந்தியதாகவும் இருக்கிறது. பாஸ் ஃபேட் பாறைகளைக் கொண்ட இவ்விரண்டாம் வயல் செங்கடற் கரைமீது கொஸ்ஸெயர் (Kosseir) என்னுமிடத்திற்கு அண்மையில் இருக்கிறது. இவ்விரு வயல்களும், செயற்கை உர உற்பத்தியில் முனைந்து ஈடுபட்டு வரினுங்கூட, இரசாயன எருக்களை எகிப்தின் இறக்குமதியாகும் பொருள்களது பட்டியலில் முக்கியமானவை யாக இருக்கின்றன. இவற்றை இறக்குமதி செய்தற்பொருட்டுச் செலவிடப்பெறும் பணத் தொகைகள் விவசாய உற்பத்திச் செலவுகளை அதிகரிக்கின்றன.

நிலத்திற்கு வேண்டிய நீரை வழங்குவதில் தொன்மையான முறைகளுக்குப் பதிலாகப் புதிய முறைகளைக் கையாண்ட போதிலும், எகிப்து நாட்டு விவசாயம் இன்னமும் சிறிதுகூட மாற்றமடையாமல் இருப்பதற்குக் காரணம் அவ் விவசாயத்தின் நாகரிகமற்ற பழங்காலத் தன்மையே என்னலாம். உழவுத் தொழிலை எந்திரங்களால் செய்யலாம் என்றாலோ, அதற்கும் வழியில்லை; ஏனென்றால், எகிப்திலுள்ள விளைநிலங்களில் மூன்றில் இரு பங்கு, ஆளுக்கு ஓர் ஏக்கர் பரப்பையே கொண்டவை. மேலும், இப் பரப்புகள் மணல் மேடுகளால் பிரிவுபட்டுக் கிடக் கின்றன.

எகிப்தில் வாணிபப் பயிர்களுள் முதன்மையானது பருத்தியே. இப் பயிரை எகிப்து நாட்டுக்குக் கொண்டுவந்த பெருமை வற்று நீர்ப்பாசன முறையைத் தோற்றுவித்தவரான முகமது அலி பாஷா என்பவரையே சாரும். நூற்றாண்டுகட்கும் சிறிது மேற்பட்ட கால மாகவே இப் பயிர் எகிப்தில் விளைந்துவருகிறது. இப் பயிர் கொணரப்பெற்ற நாளிலிருந்து அதன் உற்பத்தி வெகுவாகப் பெருகிக்கொண்டே வந்துள்ளது. இதற்கு இங்கு விளையும் பருத் தியின் நற்றரமும், வற்றுப் பாசனக் கால்வாய்களின்மூலம் நீரைப் பெறும் பரப்புகளில் பருத்தியைப் பயிரிடுதற்கான வசதிகளின் பெருக்கமுமே இரு முக்கியமான காரணங்களாகும். எகிப்தில் சிறப்பாகப் பயிராகும் பருத்தி வகைகள் இரண்டாகும். இவ் விரண்டனுள் மிகவும் மென்மையான பருத்தி வகையை ஸாகெல் லேரிடிஸ் (Sakellaridis) எனக் கூறுவர். இப் பருத்தியின் வர்த்தகப் பெயர் ஸாகெல் (Sakel) என்பது. பட்டுப் போன்ற இப் பருத்தியின் இழை $1\frac{1}{2}$ அங்குல நீளமுள்ளது. இதை நீண்ட சிம்புப் பருத்தி என அழைப்பரென்றாலும், இப் பருத்தி வகை

மேற்கிந்தியத் தீவுகளில் விளையும் கடல் தீவுப் பருத்திக்கு (Sea-Island cotton) அடுத்த இடத்தைப் பெறும் தகுதியே உடையது. ஸாகெல் எனும் இம் மெல்லிய இழைப் பருத்தி பெரும்பாலும் நைல் டெல்ட்டாவிற்றான் பயிராகின்றது. மற்றுமுள்ள பலவகைப் பருத்திகளுள் முக்கியமானது ஆஷ்மௌனி (Ashmouni) என்பதாகும். இது ஸாகெல் வகையைப்போல் அத்துணைச் சிறப்பு வாய்ந்ததன்று எனினும், நற்றரம் கொண்டதுதான்; ஆனால், ஸாகெல் வகையைக்காட்டிலும் நிறைய விளைச்சலை அளிக்கக்கூடியது. மேல் எகிப்தில் இவ்விரண்டாம் வகைப் பருத்திதான் சிறப்பாகப் பயிராகின்றது.

இரண்டாம் உலகப் போருக்கு முந்தைய கால்நூற்றாண்டுக் காலத்தில் பருத்தி விளைந்த நிலப்பரப்பு 1·8 மில்லியன் ஏக்கர்களாக இருந்தது (இந்த அளவு மொத்த விளைநிலப் பரப்பின் மூன்றிலொரு பங்கினும் குறைவே). இப் பரப்பு 882 மில்லியன் பவுண்டு கொட்டை நீக்கிய பருத்தியை உற்பத்தி செய்தது. மேலும், எகிப்தின் ஏற்றுமதிப் பொருள்களின் மொத்த மதிப்பில் பருத்தியின் மதிப்பு $\frac{2}{3}$-லிருந்து $\frac{3}{4}$ பாகம் வரையாகும். உலகப் போரின்போது உணவுப் பயிர்களுக்கே அதிக முக்கியத்துவம் கொடுக்கப்பெற்றதால், பருத்தி விளைந்த பரப்பு $\frac{3}{4}$ மில்லியன் ஏக்கர்களாகக் குறைந்துபட்டது. ஆகவே, பருத்தியின் உற்பத்திக்கென்றே ஒதுக்கிவைக்கப்பெற்ற நிலப்பரப்புகள் அதன் விளைச்சலுக்கு மிகவும் ஏற்றவையாகவே இருந்தன. அவற்றினின்று கிட்டிய விளைச்சல் முன்னர் இருந்ததைவிட அதிகரித்தது. எகிப்தில் பருத்தியின் விளைச்சல் உலகப் போருக்கு முன்பிருந்த அளவிற்குக் கீழ் (ஓர் ஏக்கருக்கு 480 பவுண்டு பருத்தி) என்றும் செல்லவேயில்லை; வழக்கமாக விளைச்சல் 500 பவுண்டுகளையும் விஞ்சியது. 1942–43-ல் விளைச்சலின் அளவு ஓர் ஏக்கருக்கு 570 பவுண்டுகளாக உயர்ந்தது. பின்னர் 1948ஆம் ஆண்டு அந்த அளவு மேலும் பெருகி 580 பவுண்டுகள் என்னும் உச்ச அளவை எட்டிப் பிடித்தது. அவ்வாண்டில் பருத்தி $1\frac{1}{2}$ மில்லியன் ஏக்கர் பரப்பில் பயிராயிற்று. மொத்தமாக அந்த ஆண்டினது பருத்தியுற்பத்தி 867 மில்லியன் பவுண்டுகளாக இருந்தது. இது போருக்கு முன்பு உற்பத்தியாகிய சராசரி அளவுக்கு ஏறக்குறைய சமம். அடுத்த சில ஆண்டுகளுக்குள் பருத்தியின் விளைபரப்பு 2 மில்லியன் ஏக்கர் அளவையும் தாண்டியது. அப்போதெல்லாம் ஓர் ஏக்கரிலிருந்து கிடைத்த விளைச்சல் குறைந்தபோதிலும், மொத்த உற்பத்தி பெருகியது. எனவே, நிறையப் பருத்தி உபரியாகக் குவிந்தது. இதே சமயத்திற்றான் உலகில் பருத்தி விளையும் இதர நாடுகளிலும்

பருத்தி அபரிமிதமான அளவில் தேங்கியது. இதன் விளைவாகப் பருத்தியின் விலைகள் வெகுவாகக் குறைந்து பருத்தித் தொழிலில் மந்தம் ஏற்பட்டது. இவை போதாவென்று, இடையே எகிப்து முடியாட்சியும் வீழ்ந்தது. அதன் பிறகு பருத்தி விளையும் பரப்பை அதிகரிக்கக்கூடாது எனத் தடைகள் விதிக்கப்படலாயின. இத் தடைகளின் காரணமாக 1956–57-ல் பருத்திப் பயிர் விளைந்த பரப்புக் கிட்டத்தட்ட $1\frac{3}{4}$ மில்லியன் ஏக்கர்கள் என மதிப்பிடப் பெற்றது. இப் பரப்பில் மொத்தமாக 700 மில்லியன் பவுண்டு பருத்தி உற்பத்தியாகியது; சராசரி விளைச்சலும் ஓர் ஏக்கருக்கு 433 பவுண்டுகளாகக் குறைந்திருந்தது. இன்று உலகின் பருத்தி உற்பத்தியில் மூன்றிலொரு பங்கிற்குக் காரணமாக விளங்கும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் முன்பெல்லாம் சராசரிப் பருத்தி விளைச்சல் சற்று முன்னர்க் குறிக்கப்பெற்ற அளவில் (433 பவு.) சுமார் அரை மடங்காகத்தான் இருந்தது. ஆனால், கடந்த சில ஆண்டுகளுக்குள்ளாக அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளது பருத்தி விளைச்சலும் ஓர் ஏக்கருக்கு 400 பவுண்டு என்னும் அளவையும் விஞ்சிவிட்டது. அந் நாட்டில் பருத்தி பயிராகும் பரப்புக் கட்டுப் படுத்தப்படாது இருப்பின், அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளே உலகின் பருத்திச் சந்தை முழுவதையும் பிடித்துக்கொண்டுவிடும். எவ்வாறிருப்பினும், அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் இதர நாடுக ளோடு இடுகின்ற போட்டியை மேலும் தீவிரமாக்கவேண்டும். இந்தியாவில் பருத்தி விளைச்சல் சராசரியாக ஓர் ஏக்கருக்கு 100 பவுண்டுகளாகவும், பாக்கிஸ்தானது உச்ச விளைச்சல் இந் தியாவின் விளைச்சலில் ஏறக்குறைய இரண்டு பங்காகவும் உள்ளது.

எகிப்தில் விளையும் மற்றப் பயிர்கள் பெரும்பாலும் கூலங் களும் பருப்பு வகைகளுமேயாம். போர்க்காலங்களின்போது பருத்தி பயிரிடுதலில் எத்தகைய மாற்றங்கள் ஏற்பட்டனவோ அவற்றிற்கு முற்றிலும் மாறான மாறுதல்கள் உணவுப் பயிர்களை விளைவித்தலில் தலைப்பட்டன. போர்க்காலத்தின்போது உணவுப் பயிர்கள் விளைந்த நிலப்பரப்பு அதிகரித்தது; ஆனால், புதிதாகச் சாகுபடிக்குக் கொணரப்பெற்ற நிலப்பரப்புச் சில பருவங்களில் மட்டுமே பயிர்களின் விளைச்சலுக்கு ஏற்றதாக இருந்தமையால், அதிலிருந்து கிடைத்த சராசரி விளைச்சல் குறையத் துவங்கியது. உலகப் போர்களுக்குப் பின்னர் இத் துறையில் கண்ட அனுபவ மானது பயிருக்கு ஏற்றவாறு மாற்றமுற்றது; ஏறக்குறையச் சம அளவுப் பரப்பில் பயிராகிவந்த கோதுமை, மக்காச்சோளம் ஆகிய இரண்டின் விளைபரப்புச் சிறிது விரிவடையத் தொடங் கிற்று. 1955–56-ல் இவ்விரண்டு பயிர்களின் சாகுபடிபற்றிய

புள்ளிவிவரங்கள் வருமாறு: 1·6 மில்லியன் ஏக்கர்களிலிருந்து 1·4 மில்லியன் டன் கோதுமையும் (ஏக்கருக்கு விளைச்சல் 18 அந்தர்), 1·9 மில்லியன் ஏக்கர் பரப்பினின்றும் 1·7 மில்லியன் டன் மக்காச்சோளமும் (ஏக்கருக்கு விளைச்சல் 17·8 அந்தர்) உற்பத்தியாயின. பார்லி விளைச்சல் போர்க்காலத்து உற்பத்தியினும் குறைந்திருப்பதோடல்லாமல் போர்க்காலத்துக்குமுன் இருந்த (prewar) உற்பத்தியைக் காட்டிலும் வெகுவாகக் குறைந்திருக்கின்றது. காட்டாக, முன்பு 280,000 ஏக்கர்களாக இருந்த பார்லி விளைபரப்பு 1956ஆம் ஆண்டில் 140,000 ஏக்கர்களாகவும், போர்க்காலத்தின்போது 255,000 டன்களாக இருந்த மொத்த உற்பத்தி ஏறத்தாழ 100,000 டன்களுக்குக் குறைந்தன. இவற்றிற்கு எதிராகச் சோளத்தின் சாகுபடி போருக்கு முன்னர் இருந்த நிலையினும் சிறந்திருந்தது. அச் சமயத்தில் 350,000 ஏக்கர்களாக இருந்த சோள விளைபரப்பு 1955-ல் 450,000 ஏக்கர்களாக அதிகரித்திருந்தது. இதேபோல், முன்னர் 420,000 டன்களாக இருந்த உற்பத்தியும் 1955-ல் 530,000 டன்களாகப் பெருகியது. நெற்பயிரின் விளைச்சலில் அடிக்கடி ஏற்றத்தாழ்வுகள் காணப்பெற்றுவருகின்றபோதிலும், அப் பயிரது சாகுபடியும் போர்க்காலத்துக்கு முன்பிருந்த நிலையினும் அதன் பின்பு மேம்பாடுற்றது. போர்க்காலத்திற்கு முந்திய விளைபரப்பைக் காட்டிலும் 50 சதவீதம் உயர்ந்திருந்த போர்க்காலத்திற்குப் பிந்திய மொத்த விளைநிலப் பரப்பான 600,000 ஏக்கர்களிலிருந்து போருக்கு முற்பட்ட கால உற்பத்தியாகிய 600,000 டன்களின் இரு மடங்கிற்கும் மேற்பட்ட அளவு நெற்பயிர் கிடைத்தது. இன்று ஏற்றுமதி வர்த்தகம் நடைபெறும் அளவிற்கு எகிப்தில் நெல் உபரியாகவே இருக்கின்றது. ஆனல், மற்றைக் கூலங்களோவெனில், அவை உள்நாட்டுத் தேவைகளைக்கூட நிறைவுசெய்யப் போதுமானவையாக இல்லை. ஆகவே, இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பின்னரிருந்து கோதுமையும் மக்காச்சோளமும் குறிப்பிடத்தக்க அளவுகளில் இறக்குமதியாகிவருகின்றன.

எகிப்தின் இதர முக்கியமான பயிர்கள் கரும்பு, பெரும் அவரை (broad beans), வெங்காயம் ஆகியவை. எகிப்தின் மொத்த உற்பத்தியான 4 மில்லியன் டன் கரும்பிலிருந்து சராசரியாக 300,000 டன் பண்படாச் சர்க்கரை கிடைக்கிறது. கிட்டத்தட்ட 400,000 ஏக்கர்களில் சாகுபடியாகிய பீன்ஸ் பயிரின் அளவு ¼ மில்லியன் டன்களுக்கும் சிறிது மேற்பட்டது. வெங்காயம் உருவங்களில் புத்தம் புதியதாகவும், ஈரம் நீக்கப்பெற்றதாகவும், பொடியாக்கப்பெற்றதாகவும், பிற வகையிலும் ஏற்றுமதி

செய்வதற்கென்றே நிரம்பப் பயிரிடப்பெறுகின்றது. மேலும், உருளைக்கிழங்குங்கூட எகிப்தினின்றும் ஏற்றுமதியாகின்றது. எகிப்தில் வழங்கிவரும் பண்ணை உழவுமுறையில் மிருகங்கள் ஓர் அமிசமாகக் கருதப்பெற்று நன்கு வளர்க்கப்பெறுகின்றன. 1954–55-ல் எகிப்தில் இருந்த செம்மறியாடுகள், வெள்ளாடுகள், கால்நடைகள், கழுதைகள், எருமைகள் ஆகிய ஒவ்வொன்றின் எண்ணிக்கையும் $\frac{3}{4}$ மில்லியன்களுக்கும் $1\frac{1}{2}$ மில்லியன்களுக்கும் இடைப்பட்டது. ஆனால், ஒட்டகங்களின் எண்ணிக்கையோவெனில், 162,000 ஆகும். இவற்றிற்குத் தேவையான பெர்சிம் (bersim) என்னும் ஒருவகைப் புல், சாகுபடி நிலம் தரிசாகக் கிடக்கும் நாளில், பயிர்மாற்று முறையில் நாடெங்கும் பயிரிடப்பெறுகிறது. பாலைவனச் சோலைகளில்—இவற்றுள் மிகவும் முக்கியமானவை ஸிவா (Siwah) [இது ஃபாயும் (Fayum) என்னும் இடத்திற்கு மேற்கே நடுப்பாலையில் உள்ளது], கார்கா (Kharga) [எஸ்னாவுக்கு (Esna) மேற்கேயுள்ளது], மற்றும் ஃபராஃப்ரா (Farafra) [அஸ்யூட்டிற்கு (Assiut) மேற்கே அமைந்துள்ளது] என்னுஞ் சோலைகள்—இதே தானிய வகைகள் பயிராகின்றன. மேலும், பேரீச்சையும் விளைகிறது. 1955-ல் உற்பத்தியான பேரீச்சம் பழங்கள் (dates) சுமார் 3·3 இலட்சம் டன்களாகும்.

மேலே கண்ட பயிர்வகைகளைத் தவிர எகிப்து நாட்டில் சிறப்பாகச் சொல்லும்படியான அளவிற்கு இயற்கை வளங்கள் ஒன்றும் அதிகமாக இல்லை. சூயஸ் வளைகுடாவின் (Gulf of Suez) இருபுறங்களிலும் பெட்ரோலியம் கிடைக்கிறது. 1957-ல் எடுக்கப்பெற்ற சுத்திகரிக்கப்பெறாத எண்ணெயின் அளவு சுமார் 23 இலட்சம் டன்கள். இது சூயஸ் பட்டினத்தில் சுத்திகரிக்கப்பெறுகிறது. இதிலிருந்து கிடைக்கும் எரிவாயு (gas), டீஸல் எண்ணெய் (diesel oil), எரிக்க உதவும் எண்ணெய் (fuel oil) ஆகிய மூன்றும் சூயஸ் கால்வாயின் வழியே செல்லும் கப்பல்களுக்குப் பயன்படுகின்றன. இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பின்பு எண்ணெய்க்காக நிலம் அநேக இடங்களில் தோண்டிப் பார்க்கப்பட்டது. ஆயினும், இம் முயற்சி சிறப்பான பலனெதுவும் அளிக்கவில்லை. ஸினய் (Sinai) தீபகற்பத்தில் 30 சதவீதம் மங்கனீசும் 10 சதவீதம் இரும்பும் கலந்துள்ள மாங்கனீசத் தாது கிடைக்கிறது. இத் தாது முக்கியமாக பிரிட்டனில் உள்ள எஃகு தொழிலுக்காக ஏற்றுமதி செய்யப்பெறுகிறது. போர்க்காலத்துக்கு முன்பு இதன் வருடச் சராசரி உற்பத்தி 150,000 டன்களாக இருந்தது. இடையில் சில காலம் இது உற்பத்தியாகாமலிருந்து மறுபடியும் 1955, 1956-ல் சராசரி 200,000 டன் தாது உற்பத்தியாயிற்று. மேலும், $\frac{1}{3}$ மி. டன்

கால்ஷியம் பாஸ்ஃபேட் கலந்த பாஸ்ஃபேட் பாறை (phosphatic rock) சுமார் 6 இலட்சம் டன் அளவில் 1956-ல் வெட்டியெடுக் கப்பெற்றது. இக் கனிப்பொருள் உலகப் போருக்கு முன்பு சற்று அதிகமாகக் கிடைத்தது. இவற்றைத் தவிரச் சிறிது தங்கமும் கிடைக்கிறது; ஆனுல், இதன் உற்பத்தி வரவரக் குறைந்துவரு கிறது. 1954-ல் 17,387 அவுன்ஸாக இருந்த இதன் உற்பத்தி 1956-ல் 7,679 ஃபைன் ட்ராய் அவுன்ஸ் (fine troy ounces) ஆகக் குறைந்துவிட்டது.

ஆலைத் தொழில்களில் முக்கியமானவை உள்நாட்டில் உற் பத்தி ஆகும் கோதுமை, மக்காச் சோளத்தை அரைப்பது, கரும்பி லிருந்து சர்க்கரை எடுப்பது, எண்ணெய்ச் சுத்திகரிப்பு, நூல், கம்பளி, பட்டுத் துணிகள் தயாரிப்பது ஆகியவை. நைல் டெல்ட்டா (Nile Delta) பிரதேசத்தில் அநேக பட்டணங்களில் துணி ஆலைகள் இருக்கின்றன. இப் பட்டணங்களில் தலைசிறந்தது 100,000-க்கும் மேற்பட்ட மக்களைக்கொண்ட 'மெஹல்லா எல் குப்ரா' (Mehalla el Kubra) என்னும் நகரமாகும்.

எகிப்தில் துணி ஆலைகள் இருப்பினும், இங்கு விளையும் பருத்தி கொட்டை நீக்கப்பட்டுப் பெருவாரியாக ஏற்றுமதி செய்யப்பெறுகிறது. 1956-ல் பஞ்சு ஏற்றுமதி எகிப்து நாட்டின் மொத்த ஏற்றுமதியில் 70 சதவீதம். இவ்வாண்டில் ஏற்றுமதியாகிய பஞ்சின் மதிப்பு 99 மில்லியன் எகிப்து நாட்டுப் பவுன்களாகவும், மொத்த ஏற்றுமதியின் மதிப்பு 141 மில்லியன் பவுன்களாகவும் இருந்தது (ஓர் எகிப்து நாட்டுப் பவுன் ஸ்டெர் லிங் பவுன் £ 1-0-6¼-க்குச் சமமாகும்). மற்றப் பொருள்களின் ஏற்றுமதி குறிப்பிடக்கூடிய அளவுக்கு இல்லை. 1956-ல் அரிசி ஏற்றுமதி 9 மில்லியன் எகிப்து பவுனளவும், பருத்தி நூலும் துணியும் 8 மில்லியன் பவுனளவும், காய்கறி வகைகள் 6 மில்லி யன் பவுனளவும், எண்ணெய்ப் பொருள்கள் 1½ மில்லியன் பவுனளவுமாக இருந்தன. இவை மொத்த ஏற்றுமதிப் பொருள் களின் மதிப்பில் முறையே 6%, 6%, 4%, 1 சதவீதங்களாகும்.

1956-ல் இந் நாட்டு உபயோகத்திற்கென 186 மில்லியன் பவுன் மதிப்புள்ள பொருள்கள் இறக்குமதி செய்யப்பெற்றன. உணவுப் பொருள்கள்மட்டுமே 27·7 மில்லியன் பவுன்களுக்கு (மொத்தத்தில் 15 சதவீதம்) இறக்குமதியாயின. இவற்றில் ⅓ பாகம் மாவுப்பொருள்கள், கோதுமை, மக்காச்சோளம் முதலி யவையாகவும், ஏறக்குறைய கால்பங்கு தேயிலையாகவுமிருந்தன. உலோகஞ் சார்ந்த எரிபொருள்கள் (mineral fuels) ஏறக்குறைய

எல்லாமே பெட்ரோலியமாகவும், இதிலிருந்து தயாரிக்கப்பெறும் பொருள்களாகவும் (மதிப்பு £ 19 மி.), இரசாயனப் பொருள்கள் (முக்கியமாக எருவகைகள்; இவற்றின் மதிப்பு £ 6 மி.) 10% ஆகவும், மற்றக் கச்சாப் பொருள்கள் (முக்கியமாக மரக்கட்டைகள் £ 5½ மி.) 8 சதவீதமாகவும் (மதிப்பு £ 15 மி.) இருந்தன.

ஆயினும், இத்துணை வகையான இறக்குமதிப் பொருள்களும் சேர்ந்துங்கூட, ஈங்கு இறக்குமதியான தயாரிப்புப் பொருள்களின் மொத்த மதிப்பிற்கு அவை சமமாக இருக்கவில்லை. மொத்த இறக்குமதியில் ஆக்கப் பொருள்களின் அளவு அரைப்பங்காக (£ 93 மி.) இருந்தது. இத் தொகையில் £ 44½ மி. போக்குவரத்துத் தளவாடங்களுக்கும், £ 43½ மி. முற்றிலும் பூர்த்தியான செய்தொழிற் பொருள்களுக்கும் போய்விடுகின்றன. இப்பொருள்கள், முக்கியமாக இரும்பு உருக்குப் பொருள்கள் (£ 17 மி.), மில் துணிகள் (£ 8 மி.), காகிதம் (£ 5 மி.), மின்சார இயந்திரங்கள் (£ 10½ மி.), மோட்டார் சாமான்களும் வண்டிகளும் (£ 10½ மி.), துணியாலைகளுக்கு வேண்டிய இயந்திரங்களும் (£ 5 மி.) ஆகும்.

அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் (£ 25 மி.), ஐக்கிய அரசு (£ 22 மி.), மேற்கு ஜெர்மனி (£ 21 மி.) ஆகிய மூன்று நாடுகளும் சேர்ந்து எகிப்தின் மூன்றில் ஒரு பங்கு தேவையைப் பூர்த்தி செய்கின்றன. இத்தாலி (£ 12 மி.), ஃபிரான்ஸ் (£ 9½ மி.), ருஷ்யா (£ 7·9 மி.) ஆகிய மூன்றும் அடுத்து இடம் பெறுகின்றன. ஆக, இந்த ஆறு நாடுகளுஞ் சேர்ந்து எகிப்தின் இறக்குமதியில் ½ பங்கைக் கொள்கின்றன. எகிப்திலிருந்து ஏற்றுமதியாகும் பொருள்களில் பெருவாரியான அளவை (£ 20¾ மி.) செக்கோஸ்லேவாகியா ஏற்கிறது. இந் நாடும், மற்றும் ஆறு நாடுகளுஞ் சேர்ந்து மொத்த ஏற்றுமதியில் அரைப்பங்கினைக் கொண்டன. அந்த ஆறு நாடுகள் ஜப்பான் (10 மில்லியன் எகிப்து நாட்டுப் பவுன்கள்), ஃபிரான்ஸ் (10¼ மில்லியன் எகிப்து பவுன்கள்), சூடான் (9 மி. எ. பவுன்), இந்தியா (8·9 மில்லியன் எ. ப.), சீனு (8½ மில்லியன் எ. ப.), இத்தாலி (8·2 மில்லியன் எ. ப.) ஆகியவையாம்.

1957ஆம் ஆண்டில் எகிப்து நாட்டின் அயல்நாட்டு வாணிபத்தின் அமைப்பில் ஒரு மாற்றம் ஏற்பட்டது. சூயஸ் கால்வாய் சம்பந்தமாக எழுந்த கலவரங்களின் விளைவாக எகிப்தின் வாணிபக் கொள்கை புதிதாக அமைக்கப்பெற்றதுதான் அம் மாற்றத்திற்குக் காரணமாகும். இறக்குமதிகளின் மதிப்பு (182½ மி. எ. ப.)

குறிப்பிடத்தகும் வகையில் மாறவில்லை. ஆனால், ஏற்றுமதிப் பொருள்களின் மதிப்பு 171½ மில்லியன் எகிப்தியப் பவுன்களாக உயர்ந்தது. எகிப்து நாட்டுடன் கொண்டிருந்த வர்த்தகத்தில் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் வகித்துவந்த இடத்தை ருஷ்யா பிடித்துக்கொண்டது. இந் நாடு எகிப்திற்கு அளித்த பொருள்களின் மதிப்பு 18·6 மில்லியன் எகிப்திய பவுன்கள். ஆனால், இது எகிப்திலிருந்து ஏற்றுமதிசெய்துகொண்ட பொருள்கள் (இவற்றுள் பெரும்பகுதி உயர்ந்த விலைகளுக்கு விற்கப்பெற்ற பருத்திப் பயிராக இருந்தது) 31·3 மில்லியன் எகிப்திய பவுன்கள் என மதிப்பிடப்பெற்றன. மற்றக் கம்யூனிஸ்டு நாடுகளுடன் எகிப்து செய்துவந்த வர்த்தகத்தையும் சேர்த்துப் பார்த்தால், எகிப்து அந் நாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்த சரக்குகளின் மதிப்பைக்காட்டிலும் ஏற்றுமதி செய்தவையே அதிகமாக இருப்பதைக் காணலாம். மாறாக, மேற்குலகினின்றும் எகிப்தில் இறக்குமதியானவற்றின் மதிப்பு, அந் நாடு மேற்குலகிற்கு அளித்த ஏற்றுமதிச் சரக்குகளின் மதிப்பைக்காட்டிலும் பன்மடங்கு அதிகம். இரு தரப்பிலும் சரிக்கட்டிக்கொண்டால்தான் வியாபாரச் சமநிலை ஏற்படும். ஆனால், அப்படிச் சரிக்கட்டுவதால் பொருளாதாரச் சிக்கல்கள் எழுகின்றன. இச் சிக்கல்களே பின்னர் எகிப்து நாட்டின் நிதிநிலைமையில் நெருக்கடியைத் தோற்றுவித்துள்ளன. 1957ஆம் ஆண்டில் எகிப்துடன் பிரிட்டன், ஃபிரான்ஸ் இரண்டும் செய்துவந்த வர்த்தகத்தின் மொத்த மதிப்பு 8 மில்லியன் எகிப்தியப் பவுன்களாகக் குறைந்துவிட்டது என்பதைக் குறிப்பிட வேண்டும்.

எகிப்தின் அயல்நாட்டு வாணிபத்தின் பெரும்பகுதி அலெக்ஸாண்ட்ரியா (Alexandria) என்னும் துறைமுகத்தின் வழியாகவே நடக்கின்றது. பேரரசர் அலெக்ஸாண்டரது நினைவாகப் பெயரிடப்பெற்ற இப் பழம்பெருந் துறைமுகப்பட்டினம், நைல் டெல்ட்டாவின் வட கிழக்கு எல்லையில், வண்டற் படிவுகள் அற்ற பகுதியில் அமைந்திருக்கின்றது. மிகுதியுள்ள பகுதியை மத்தியதரைக் கடலின் வழியே சூயஸ் கால்வாயினுள் நுழையும் பகுதியில் அமைந்திருக்கும் போர்ட் ஸெட் (Port Said) துறைமுகமும், சூயஸ் கால்வாயின் தென்முனையிலுள்ள சூயஸ் (Suez) துறைமுகமும், சூடானிலிருந்தும், சூடானை நோக்கியும் செல்லும் நிலப்பாதைகளும் தம்மிடையே பகிர்ந்துகொள்ளுகின்றன. நைல் ஆற்றின் வலக் கரைமீது, அவ்வாற்றின் டெல்ட்டாவின் தலைப்பகுதியிலுள்ளதும், எகிப்தின் தலைநகருமான கைரோ, கடந்த நூற்றாண்டுகளிலெல்லாம் ஒட்டகப் பாதைகள் கூடுமிடமாக விளங்கிவந்தது. ஆனால், இன்றோ, இந் நகர் இருப்புப்பாதைத் தொடர்களும்

விமான வழிகளும் சந்திக்கும் இடமாகத் திகழ்ந்துவருகின்றது. இந் நகரத்தின் புறப்பகுதியாக விளங்கும் ப்யூலக் (Bulak) என்பதே அதன் துறைமுகமாகும்.

இந் நாட்டைப் பார்க்க வரும் பயணிகள் போக்குவரத்தினால் (tourist traffic) எகிப்துக்குக் கிடைக்கும் வருவாய் சிறிது ஆகாது. எனினும், இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பிறகு செலாவணித் தடைகளினால் இப் போக்குவரத்துப் பாதிக்கப்பெற்றுள்ளது. இப் போக்குவரத்தில் நைல் ஆறு பெரும் பங்கு கொள்ளுகின்றது. நைல் ஆற்றில் கப்பல் போக்குவரத்து நன்கு நடைபெறுவதற்குச் சில இடையூறுகள் இருந்தபோதிலும், வாணிப முறையிலும் நைல் ஆற்றின் முக்கியத்துவம் குறைவானது அன்று. அதிக ஆழமில்லா நீரில் செலுத்தப்படும் கப்பல்கள் நைல் ஆற்றில் அஸ்வான் அணைக்கட்டுவரையில் ஆற்றின் போக்கை எதிர்த்துச் செல்ல இயலும். பின்னர், அஸ்வான் அணைக்கட்டிலுள்ள பலகைப் பாலத்தின் வழியாக ஷெல்லால் (Shellal) என்னுமிடம் வரையில் மேலேறிச் செல்லலாம். அங்கிருந்து சூடான் நாட்டு எல்லையிலுள்ள வாடி ஹல்ஃபாவரையிலும் கப்பல்கள் செல்லக்கூடும். கப்பல்கள் கைரோ மாவட்டத்திலிருந்து மத்தியதரைக் கடலை அடைவதற்கு அம் மாவட்டத்திலுள்ள பல கால்வாய்கள் துணையாக இருக்கின்றன. மஹ்மூதியா என்னும் முதன்மையான கால்வாய் (Mahmudia Canal) நைல் டெல்ட்டாவின் மேற்குப் பகுதியை அலெக்ஸாண்டிரியா துறைமுகத்துடன் இணைக்கின்றது. மற்றொரு கால்வாய் டெல்ட்டாவின் கிழக்குப் பாகத்திலுள்ள ஸாகஸிக் (Zagazig) என்னும் நகரத்தை சூயஸ் கால்வாயோடு இணைக்கிறது. நைல் டெல்ட்டாவில் உழவுத் தொழில் சிறப்புற்றுத் திகழும் மாவட்டங்கள் ரெயில்வேக்களால் நன்கு இணைக்கப்பெற்றுள்ளன. எகிப்து அரசாங்கத்தின் ரெயில்வேக்களில் 3,000 மைல்கள் நீளத்தைக்கொண்ட ஒரு புகைவண்டித் தொடர் 4 அடி $8\frac{1}{2}$ அங்குல அகலமுள்ள பாதையை உடையது. மேலும், குறுகிய கேஜ் (2 அடி 6 அங்குல அகலம்)இருப்புப்பாதையின் நீளம் 700-லிருந்து 800 மைல்கள்வரை யுள்ளது. இப் பாதையின் பெரும்பகுதி தனியார்க்கு உரியது. இப் பாதைகள் யாவும் எகிப்திலுள்ள திட்ட அளவு (standard gauge) அகல இருப்புப்பாதையில் சென்று சேர்வனவாகிக் கழிமுகத்தின் வேளாண் மாவட்டங்களுக்குச் சேவை செய்கின்றன. இரண்டாம் உலகப் போரின்போது பிரிட்டிஷ் இராணுவத்தினரால் [கான்டாராவுக்குச் (Kantara) சில மைல்கள் தெற்கில்] சூயஸ் கால்வாயின் குறுக்கே ஓர் ஊசற் பாலம் (swing bridge) கட்டப்பெற்றதன் பயனாக சூயஸ் கால்வாயின்

குறுக்கேயும் தொடர் ஊர்திப் (train) போக்குவரத்து நடை பெற்று வருகிறது.

கைரோ நகரம் உலக முக்கியத்துவம் பெற்றுள்ள ஒரு விமான நிலையம். இந்தியாவிற்கும் தென் ஆஃப்ரிக்காவிற்கும் செல்லும் பிரிட்டிஷ் விமான வழிகள் கைரோ விமான நிலையத்தில் கூடுகின்றன. இந் நகரத்திலிருந்து ஹாலந்து, கிழக்கிந்தியத் தீவுகள் ஆகிய டச்சு நாடுகளுக்கு விமான வழி இணைப்புகள் உண்டு. இவற்றைத் தவிர்த்துக் கைரோவிலிருந்து அலெக்ஸாண்டிரியா, அஸ்வான் நகரங்களுக்கும் இஸ்ரேல் நாட்டிற்கும் விமானப் போக்குவரத்து நடைபெறுகிறது. அலெக்ஸாண்டிரியாவிற்கு அண்மையில் மாரீயுட் ஏரியின் (Lake Mariut) மீது எகிப்து அரசாங்கம் ஒரு நீர் விமான நிலையத்தை (marine airport) அமைத்துள்ளது.

சூயஸ் கால்வாய் (Suez Canal)

ஃபிரான்சு நாட்டைச் சேர்ந்த பொறியியல் வல்லுநர் ஃபெர்டினண்டு டி லெஸ்ஸப்பின் (Ferdinand de Lessep) மேதைக்குச் சான்றாக விளங்கும் சூயஸ் கால்வாய், கடந்த நூற்றாண்டின் மத்தியில் எகிப்தில் இருந்த துருக்கியப் பிரதிநிதியால் (Viceroy) தொடங்கித் தோண்டுவிக்கப்பெற்றதாகும். அதற்கு பிரிட்டனைத் தவிர ஃபிரான்சு உள்ளிட்ட ஏனைய ஐரோப்பிய நாடுகளும் உதவியளித்தன. 1859-ல் வேலை துவங்கி, 1869-ல் கால்வாய் திறந்துவைக்கப்பெற்றது. 1875-ல் எகிப்தின் 'கெடிவ்' (Khedive) என்ற துருக்கியஅரசப் பிரதிநிதி அதில் தனக்கு உரிமையான பங்கை—(44 சதவிகிதம்)—பிரிட்டிஷ் அரசுக்கு விற்றுவிட்டார். இதிலிருந்து கடைசியில் இக் கால்வாய் எகிப்தினால் மீட்கப்படும்வரை ஃபிரான்சாலும் பிரிட்டனாலும் அபிவிருத்தி செய்யப் பெற்றது.

முடிவாகச் சென்று சேரும் துறைமுகங்களை அணுகுவதற்கான வாய்க்கால்கள் உட்பட இக் கால்வாயின் நீளம் 103 மைல்களாகும். இது திறக்கப்பெற்றதிலிருந்து அவ்வப்போது அகலப்படுத்தப் பெற்றும் ஆழமாக்கப்பெற்றுமிருக்கின்றது. 1950-ல் இதன் குறுமம (minimum) ஆழம் 40 அடியாக இருந்தது. அப்போது இதன் வழிச் செல்லும் கப்பல்களின் பெருமம (maximum) அமிழ் ஆழம் (draught) 34 அடியாக இருந்தது. 1958-ல் அது 35 அடியாக உயர்ந்தது. பொதுவாக இதன் அகலம் 400 அடியிலிருந்து 500 அடிச்சுருட்பட்டதாகும்; கப்பல் செல்வதற்குத் திட்டமிட்டுள்ள அளவு ஆழமுடைய பகுதியின் குறுமம அகலம் 197 அடியாகும்.



மத்தியதரைக் கடலின் கீழ்முனையிலுள்ள பிறநாடுகளுடன் எகிப்து (சூயஸ் கால்வாய் உட்படத்தில்)

இதன் வழியே கப்பல்கள் பகல் இரவு இரு நேரங்களிலும் கடந்து செல்லலாம்.

கால்வாயின் உரிமையாளரான கம்பெனிக்கும் எகிப்து அரசுக்குமிடையே 1949-ல் ஏற்பட்ட ஒப்பந்தப்படி துவக்கப் பெற்ற சீர்திருத்தப் பணி 1954-ல் முடிவுறுவதாக இருந்தது. இப் பணியில் அடங்கியவை: (1) 36 அடிவரை அமிழக்கூடிய கப்பல் போக்குவரத்தை அனுமதிக்குமளவுக்குக் கால்வாயை ஆழப்படுத்துவது, மற்றும் (2) இரு திசைகளிலும் ஒரே காலத்தில் போக்குவரத்து நடத்துவதற்கான ஓர் 7½ மைல் நீளப் பக்கக் கால்வாய் (by-pass) வெட்டுவது ஆகியன. 1968-ல் 99 வருடக் குத்தகை முற்றுப்பெற்றவுடன், இக் கால்வாயின் முழு உரிமையும் எகிப்து அரசுக்குச் சேரவேண்டியதென, இக் கால்வாய் எகிப்தால் பற்றப்படுவதற்கு முன்பு, ஒப்புக்கொள்ளப்பெற்றிருந்தது. ஆனால்,1956-ல் ஏற்பட்ட கலவரங்களுக்குப்பின் எகிப்து இக் கால்வாய்க் கம்பெனியின் பங்குதாரர்களுக்கு 1958-ல் 2·83 கோடி எகிப்தியப் பவுன்களை நஷ்டஈடாகக் கொடுத்தது.

இக் கால்வாய்வழிச் சென்ற கப்பல்களில் பிரிட்டிஷ் கப்பல்களின் சதவிகிதம் (எடையளவின்படி) வருமாறு: 1900-ல் 57·6; 1920-ல் 64·0; 1938-ல் 50·4; 1952-ல் 33.3; 1958-ல் 21·4. 1869-லிருந்து 1958 வரை இக் கால்வாயில் நடைபெற்ற மொத்தப் போக்குவரத்தைக் கீழே காண்க:

சூயஸ் கால்வாய் வழியே சென்ற கப்பல்கள் சுமந்து சென்ற சரக்குகளின் நிகர எடை (1,000 டன்களில்)

ஆண்டு	கப்பல்களின் எண்ணிக்கை	சுமந்த எடை	ஆண்டு	கப்பல்களின் எண்ணிக்கை	சுமந்த எடை
1869	10	6·6	1879	1,477	2,263
1870	486	437	1880	2,026	3,057
1871	756	761	1881	2,727	4,137
1872	1,082	1,161	1882	3,198	5,057
1873	1,173	1,368	1883	3,307	5,776
1874	1,264	1,632	1884	3,284	5,872
1875	1,494	2,010	1885	3,624	6,336
1876	1,457	2,097	1886	3,100	5,768
1877	1,663	2,355	1887	3,137	5,903
1878	1,593	2,270	1888	3,440	6,641

சூயஸ் கால்வாய் வழியே சென்ற கப்பல்கள் சுமந்து சென்ற சரக்குகளின் நிகர எடை (1,000 டன்களில்) — தொடர்ச்சி

ஆண்டு	கப்பல்களின் எண்ணிக்கை	சுமந்த எடை	ஆண்டு	கப்பல்களின் எண்ணிக்கை	சுமந்த எடை
1889	3,425	6,783	1924	5,122	25,261
1890	3,389	6,890	1925	5,337	26,762
1891	4,207	8,699	1926	4,980	26,060
1892	3,559	7,712	1927	5,543	28,965
1893	3,341	7,659	1928	6,081	31,906
1894	3,352	8,039	1929	6,274	33,466
1895	3,434	8,448	1930	5,761	31,669
1896	3,409	8,560	1931	5,352	30,031
1897	2,986	7,899	1932	5,029	28,354
1898	3,503	9,239	1933	5,416	30,674
1899	3,607	9,896	1934	5,651	31,736
1900	3,441	9,738	1935	5,992	32,811
1901	3,699	10,824	1936	5,877	32,379
1902	3,708	11,248	1937	6,635	36,491
1903	3,761	11,907	1938	6,171	34,418
1904	4,237	13,402	1939	5,277	29,573
1905	4,116	13,134	1940	2,589	13,536
1906	3,975	13,446	1941	1,804	8,263
1907	4,267	14,728	1942	1,646	7,028
1908	3,797	13,640	1943	2,262	11,274
1909	4,241	15,418	1944	3,320	18,125
1910	4,538	16,575	1945	4,206	25,065
1911	4,969	18,327	1946	5,057	32,732
1912	5,372	16,672	1947	5,972	36,577
1913	5,085	20,034	1948	8,686	55,081
1914	—	—	1949	10,420	68,862
1915	3,708	15,266	1950	11,751	81,796
1916	3,110	12,325	1951	11,694	80,336
1917	2,353	8,369	1952	12,168	86.137
1918	2,522	9,252	1953	12,731	92,905
1919	3,986	16,014	1954	13,215	102,493
1920	4,009	17,575	1955	14,616	115,756
1921	3,976	18,260	1956[1]	13,291	107,006
1922	4,347	20,861	1957[2]	8,576	72,248
1923	4,621	22,873	1958	17,842	154,479

[1] முதல் 10 மாதங்கள் ; [2] கடைசி 6 மாதங்கள்

1947ஆம் வருடக் கணக்கெடுப்புப்படி எகிப்தின் முக்கிய நகரங்களின் மக்கள்தொகை

கைரோ (Cairo)	20,90,654
அலெக்ஸாண்டிரியா (Alexandria)	9,19,024
போர்ட் ஸெட் (Port Said)	1,77,703
டான்டா (Tanta)	1,39,926
மெஹல்லா எல் குப்ரா (Mehalla el Kubra)	1,15,738
சூயஸ் (Suez)	1,07,244
மான்சூரா (Mansura)	1,01,965
அஸ்யூட் (Assiyut)	90,103

சூடான் (Sudan)

எகிப்துக்கும் உகாண்டாவுக்கும்(Uganda)இடையேயுள்ள இப் பெரு நிலப்பரப்பு மாடிஸ்டுகளின்(Mahdists) கொடுங்கோன்மைக்கு 16 வருட காலம் உட்பட்டிருந்த பின்னர் 1896--99-ல் விடுவிக்கப்பெற்று, இங்கிலாந்து எகிப்து இரு நாடுகளின் கூட்டாட்சி (Condominium) ஆதிக்கத்திற்கு உட்பட்டிருந்தது. ஆங்கிலோ–எகிப்திய (Anglo–Egyptian) சூடான் எனப்பட்ட சூடான் நாடு 1899ஆம் வருடத்திய பிரிட்டிஷ்–எகிப்து உடன் படிக்கையின் (Convention) கீழ், பிரிட்டனின் சம்மதத்துடன் எகிப் தால் நியமிக்கப்பெற்ற ஒரு கவர்னர்-ஜெனரலால் நிர்வகிக்கப் பெற்றுவந்தது. 1936ஆம் வருட ஆங்கில-எகிப்து உடன்படிக்கை, சூடானின் கூட்டாட்சி நிலையை நீடித்தது. ஆனால், 1951-ல் எகிப்து 1899, 1936ஆம் வருட உடன்படிக்கைகளை நிராகரித்து சூடானில் தன் ஆதிக்கத்தை நிலைநிறுத்த முயற்சி செய்தது. ஆனால், பிரிட்டன் இந்த ஒருதரப்பு நடவடிக்கையை ஒப்புக் கொள்ள மறுத்தது. பிறகு1953 பிப்ரவரியில் ஏற்பட்ட பிரிட்டன்– எகிப்து ஒப்பந்தத்தின்படி, கவர்னர்-ஜெனரலால் குறிப்பிடப் பட்ட தினத்திலிருந்து மூன்று வருடங்களுக்குள் ஒரு பொதுத் தேர்தலின்மூலம் தங்களுடைய எதிர்கால அரசியல் நிலையை நிர்ணயித்துக்கொள்ள சூடான் மக்களுக்கு உரிமையளிக்கப் பெற்றது. அதன்படி 1953ஆம் வருட முடிவில் தேர்தல் நடை பெற்றது. 9-1-1954 கவர்னர்-ஜெனரலால் குறிப்பிடப்பட்ட நாள் என்று தெரிவிக்கப்பெற்றது. 1955 டிசம்பரில் மக்கள் பிரதிநிதிகளின் சபை (House of Representatives) ஏகமனதாக ஒரு சுதந்திர நாடாவதெனத் தீர்மானித்தது. அவ்வாறே 1956 ஜனவரியில் சூடான் ஒரு குடியரசெனப் பிரகடனப்படுத்தப் பெற்றது.

ஏறக்குறைய ஒரு மில்லியன் சதுர மைல்கள் பரப்பளவு கொண்ட சூடானின் மக்கள்தொகை 1956 கணக்கீட்டின்படி 10·2 மில்லியன்களென மதிப்பிடப்பெற்றது. சூடான் மக்கள் இருபெரும் பிரிவினராவர். வடக்கு மாகாணங்களிலுள்ள தனி நாகரிகமுடைய அராபியர்கள் ஒரு பிரிவினர்; நைல் நதியின் மேல்பகுதிகளில் வசிக்கும் பழங்குடி மக்கள் இன்னொரு பிரிவினர். சூடான் முழுவதிலுமே, மக்கள் பரவியிருப்பதும், வியாபாரம் பெருகியிருப்பதுமான பகுதி நைல்நதிப் பள்ளத்தாக்கேயாகும். ஆயினும், டார்ஃபர் (Darfur) உயர்நிலங்கள், மேற்கே லிபியப் பாலைவனம், அபிஸீனிய (Abyssinian) மலையடிவாரம், மற்றும் கிழக்கிலும் வடகிழக்கிலுமுள்ள நூபியன் (Nubian) பாலைவனம் இவற்றில் அனேக நாடோடிக் கூட்டத்தார் உள்ளனர். வட கிழக்கே சூடானின் நிலப்பரப்புச் செங்கடல்வரை நீண்டு, 500 மைல்களுக்குச் செங்கடலின் நடுமேற்குக் கடற்கரை எல்லையாக அமைந்திருக்கிறது.

இந் நாட்டின் நிலப்பரப்பில் 3 சதவிகிதம் பண்படுத்தப்படக் கூடிய நிலமெனவும், 10 சதவிகிதம் புல்தரையெனவும், 30-லிருந்து 40 சதவிகிதம் காடுகளெனவும் பாகுபடுத்தப் பெறுகிறது. எஞ்சிய 50சதவிகிதம் தற்போது அதிகம் பயன்படாம லிருக்கிறது. ஆகவே, 15 சதவிகிதத்தைப் பயன்தரு நிலமெனவும், 55 சதவிகிதத்தைக் கட்டடம் அமைக்கப்பெற்றுள்ள நிலம் மற்றும் தரிசு நிலமெனவும் கருதலாம்.

வடக்கிலிருந்து தெற்கே செல்லச் செல்லக் கோடைக்கால மழையளவு அதிகரிக்கின்றது. பெரும்பாலும் கிழக்குப் புயல்காற்றுடன் மழை பெய்கின்றது. நாட்டின் வடகோடி எல்லை (22°வ.) முற்றிலும் பாலைநிலமாகும். கார்ட்டூமில்(Khartoum) 5 அங். மழை பெய்கிறது. இதில் பெரும் பகுதி ஜுலை, ஆகஸ்டு மாதங்களில் பொழிகின்றது. லேக் நோவில் (Lake No) மழையளவு 30 அங்., மொங்கல்லாவில் (Mongalla) (5° வ., தெற்கெல்லையிலிருந்து தெற்காக 1 டிகிரி தள்ளி இருப்பது) ஏறக்குறைய 40 அங். மழை, முக்கியமாக ஏப்ரலிலிருந்து அக்டோபருக்குள்ளாகப் பெய் கிறது. தெற்கே பாஹ்ர்-எல்-ஜெபெல்(Bahr-el-Jebel)அல்லது ஆல் பர்ட் நைல் (Albert Nile) எனப்பெறும் ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்கின் பெரும் பகுதிகளில் இப் பள்ளத்தாக்குக் கடல் மட்டத்திலிருந்து சுமார் 1,200 அடியிலிருந்து 1,500 அடி வரைப்பட்ட உயரத்தி லிருக்கும் ஒரு சமதளப் பரப்பாக அமைந்திருக்கிறது. வருடா வருடம் வெள்ளக்காடாக நீர் தேங்கி நிற்கக் காரணம் இப் பகுதி

களில் மழை சில பருவங்களில் பெய்வதுதான். பாஹர்-எல்-ஜெபெல் வடக்கு நேர்க்கிச் செல்கையில், அதனுடன் லேக் நோ சதுப்பு நிலத்தில் டார்ஃபர் உயர்நிலத்திலிருந்து நிறைந்து வரும் பாஹர்-எல்-காஸல் (Bahr-el-Ghazal) ஆறும் வந்து கலக்கின்றது. பின்னர் அபிஸீனிய மலேயடிவாரங்களின் வடிநீரைக் கொண்டு வரும் சோபட் ஆறும் (Sobat) வந்து சேருகின்றது. இவற்றையும், நீல நைல் (Blue Nile), மற்றும் நைல் ஆற்றினுடைய போக்கில் கார்ட்டுமுக்குக் கீழே வந்து சேரும் அட்பாராவையும் (Atbara) தவிர இரு பக்கங்களிலிருந்தும் வேறெந்தத் துணையாறுகளிலிருந்தும் நைல் நதியில் அதிக நீர் வந்து சேருவதில்லை. நீல நைலும் அட்பாராவுமே எகிப்திய நைலில் வருடா வருடம் வெள்ளம் பெருக்கெடுத்தோடுவதற்குக் காரணமாகும்.

பாஹர்-எல்-ஜெபெல் பள்ளத்தாக்கின் இயற்கைத் தாவர வகை ஸவான்ன (savanna) எனப்பெறும் வெப்ப மண்டலப் புல்வெளியேயாகும்; நீர்ப்போக்கின் அருகேமட்டும் மரவகைகள் காணப்பெறுகின்றன. எப்பொழுதும் நீர்வசதி இல்லாததாலும் புற்றரைகளில் அடிக்கடி இயற்கையாகத் தீக்கோள் ஏற்படுவதாலும், மற்ற இடங்களில் அதிகமாக மரங்கள் வளருவதில்லை. சதுப்பு நிலங்களில் இந் நதிகள் ஓடுமிடங்களில் காகிதம் செய்ய உதவும் பாபிரஸ் (papyrus), புல்ரஷ்(bulrushes), மற்றும் மிதக்கும் நீர்ப்பூண்டு வகைகள் பெருமளவில் வளர்கின்றன. வெள்ளக் காலங்களில் இத் தாவர வகைகள் விடுபட்டு மிதந்து நீர்ப் போக்குக் கால்வாய்களை அடைத்துக்கொள்வதால், வெள்ளம் மேலும் அதிகரித்துப் போக்குவரத்துக்கும் தடை ஏற்படுகின்றது. இந்த மிதக்கும் தாவர வகைகள் ஸட் (sudd) எனப்படும். ஆல்பெர்ட் ஏரியிலிருந்து (Lake Albert) உகாண்டாவின் வடக்கெல்லையிலிருக்கும் நிம்யூல் (Nimule) வரையிலும், மறுபடியும் 5° வடக்கு அட்சரேகைக்குச் சிறிது தெற்கேயுள்ள ரெஜாஃப்பிலிருந்தும் (Rejaf) பாஹர்-எல்-ஜெபெல் ஆறு, போக்குவரத்துக்கேற்றதாகப் பாதுகாத்து வைக்கப்பெறுகிறது. ஸோபட்டிலும் பாஹர்-எல்-காஸலிலும் கோடைக்காலத்தில்மட்டுமே போக்குவரத்துச் சாத்தியமாகிறது. ஸோபட்டில் காம்பேலா (Gambela) என்னும் அபிஸீனிய நகரம் வரையிலும், பாஹர்-எல்-காஸலில் வாவ் (Wau) வரையிலும் வடக்கே செல்லச் செல்ல வரண்ட புல்வெளிகள் காணப்பெறுகின்றன. ஈங்குள்ள முக்கிய மரவகை அகேஷியாவாகும் (acacia).

சூடானின் தென்பகுதியில் பெரும்பாலும் ந்யூவெர் (Nuer), மற்றும் டின்கா (Dinka) மரபுகளைச் சேர்ந்த பழங்குடி மக்களே

வசிக்கின்றனர். அவர்கள் கால்நடைகள் மேய்த்தும், மீன் பிடித்தும், காண்டா மிருகங்களை வேட்டையாடியும், கோடைமழைக்குப் பிறகு மக்காச்சோளம், தினை வகைகளைப் பயிர் செய்தும் பிழைக்கின்றனர். பருத்தியும் காப்பிச் செடியும்கூடச் சிறிதளவு உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. நாட்டின் மற்றப் பகுதிகளில் காய்கறி வகைகளே மிகுதி. இங்குள்ள தாதுப்பொருள் வளமை நன்கு பயன்படுத்திக்கொள்ளப்படவில்லை; தாதுப்பொருள்களைக் கண்டுபிடிக்கும் முயற்சியும் மிகக் குறைவே என்னலாம். செங்கடற் கரையோரப் பகுதிகளில் சிறிதளவு உப்பும், செங்கடற் குன்றுப் பகுதியிலுள்ள கெபெய்ட்டில் (Gebeit) சிறிதளவு தங்கமும் கிடைக்கின்றன. அரபிக் பசை (gum-arabic) எனப்படும் கோந்து வகையே இங்குச் சேகரிக்கப்படும் பொருள்களில் மதிப்புமிக்கது. இதில் சூடானே உலகில் முக்கிய உற்பத்தித்தானமாகும். அகேஷியா வெரெக்(Acacia verek) என்னும் மரத்திலிருந்து கிடைக்கும் கோந்தே மிக நயமானதெனினும், அகேஷியா அராபிகா (Acacia arabica) மரமும் பயன்படுத்தப்பெறுகின்றது. நாட்டின் மத்தியப் பகுதியில் கோர்டோஃபான் (Kordofan) மாகாணத்திலேயே பெருமளவு கோந்து உற்பத்தியாகிறது. விளைபயிர்களில் முக்கியமாக உணவுக்காகப் பயன்படுத்தப்படுபவை, வடக்கே பாலைநிலப் பகுதிகளில் கிடைக்கும் பேரீச்சம்பழமும், ஒவ்வொரு குடியேற்றப் பகுதியிலும் நீர்ப்பாசன வசதியின்றியோ அவ் வசதியுடனோ விளைவிக்கப்பெறும் ட்யூரா (dura) தினை வகைகளுமே. எள்ளும் (sesamum) நிலக்கடலையும்கூட விளைவிக்கப்பெறுகின்றன.

பொருளாதார ரீதியில் பருத்தி மிகவும் முக்கியமான விளைபொருளாக இருக்கிறது. மிக நல்ல விளைச்சல் கண்ட வருடமாகிய 1956–57-ல் $7\frac{1}{2}$இலட்சத்துக்கும் மேற்பட்ட ஏக்கர்களில் 25 கோடி பவுண்டு பருத்தி விளைந்தது (ஏக்கருக்குச் சுமார் 388 பவுண்டு). கோர்டோஃபானில் ந்யூபா (Nuba) மலைப்பகுதிகளிலும் பாஹர்-எல்-ஜெபெல் ஆற்றின் தீரத்திலும் கோடைமழைக் காலத்தில் அமெரிக்கப் பருத்தி சிறிது விளைகிறது. ஆனால், பெரும்பாலும் எகிப்தியச் சாகெல் (sakel) பருத்தியே அதிகம். இது முதலில் வடகிழக்கே காஷ் (Gash), பராக்கா (Baraka) நதிக்கரைகளில் கஸ்ஸாலா (Kassala), டோகெர் (Tokar) ஆகியவற்றைச் சுற்றிய பகுதிகளில் பயிர்செய்யப்பெற்றது. பிறகு நீர்ப்பாசன வசதி ஏற்பட்டவுடன், கார்ட்டூமுக்குத் தெற்கே வெண் நைல் (White Nile) நீல நைல் ஆறுகளுக்கிடையிலிருக்கும் கெஸிரா (Gezira) சமவெளி முக்கியத்துவம் அடைந்திருக்கிறது. இப் பகுதி மேற்கும் வடமேற்கும் நோக்கிய ஒரு மென்சரிவுடன் கூடியது. இங்கு விளையும் பயிர்

கள் பல. 1925-ல் நீல நைலின் குறுக்கே சென்னருக்கு (Sennar) அருகே ஒரு மாபெரும் அணை கட்டி முடிக்கப்பட்டு, அதுவரை மித வரட்சியைக் கொண்டிருந்த சுமார் 2½ இலட்சம் ஏக்கர் நிலம் உடனே விவசாயத்திற்குக் கொண்டுவரப்பட்டது. கால்வாய்கள் வெட்டி முடித்தபிறகு கெஸிரா திட்டத்தின் பரப்பளவு மில்லியன் ஏக்கர்களுக்கும் மேலாக அதிகரிக்கப்பெற்றது. இப் பரப்பில் 2½ இலட்சம் ஏக்கர்கள் 10 கோடி பவுண்டு பருத்தியை ஈந்தன.

எகிப்தில்போல சூடானிலும் எங்கும் கால்நடைகள் முக்கியத்துவம் வாய்ந்தவை. பாசன வசதி பெற்ற இடங்களில் விளையும் தீனி வகைத் தாவரங்கள் (forage crops) கால்நடைகளுக்கு உணவாகின்றன. இயற்கையாக எழுந்த புல்வெளிகளில் வளர்க்கப்பெற்ற கால்நடைகளே தெற்கே ஓரளவு நாடோடிகளாக வாழும் மக்களின் முக்கியச் செல்வமாக விளங்குகின்றன. கால்நடைகளின் மொத்த எண்ணிக்கை 6 மில்லியனுக்கும் மேற்பட்டதென மதிப்பிடப்பெற்றுள்ளது. இவை தவிர 6 மில்லியன் செம்மறியாடுகளும், 5 மில்லியன் வெள்ளாடுகளும், 1½ மில்லியன் ஒட்டகங்களும், பால், இறைச்சி, கம்பளி, மற்றும் உரோமம் இவற்றிற்காகவும் பொதி சுமக்கவும் வளர்க்கப்பெறுகின்றன. லிபிய, நூபியப் பாலைவனங்களின் குறுக்காகச் செங்கடல்வரை சென்ற ஒட்டகப் பெருவழிப் பாதைகளுக்குப் பதிலாகத் தற்போது பெரும்பாலும் ரயில், மோட்டார்ப் பாதைகள் அமைந்துள்ளன. ஆகவே, டார்ஃபரிலுள்ள எல் ஃபாஷர் (El Fasher), நைல் நதிக் கரையிலுள்ள பெர்பெர் (Berber), மற்றும் செங்கடற்கரையிலுள்ள ஸுவாகின் (Suakin) இந் நகரங்களில் நடந்துவந்த பழைய சந்தைகள் தங்களுடைய முன்னைய முக்கியத்துவத்தில் பெரும் பகுதியை இழந்துவிட்டன.

2,000 மைல்களுக்கும் மேற்பட்ட 3½ அடி ரயில் பாதைகளும், வெள்ளக் காலங்களில் சுமார் 2,400மைல்கள் நீராவிப் படகு வழிகளுமே சூடானின் வியாபாரப் பொருள்களில் பெரும்பகுதியைக் கொண்டுசெல்லப் பயன்படுகின்றன. ஈங்கும் எகிப்தில் உள்ளதைப் போன்றே நைல் நதி நூபியாவில் படிகப் பாறைகளின்மீது வழிந்து ஓடுமிடங்களில் ஆற்றுப் போக்குவரத்திற்கு இருப்புப்பாதைகளின் ஒத்துழைப்புத் தேவையாகின்றது. முக்கிய இருப்புப்பாதை வாடி ஹல்ஃபாவிலிருந்து (Wadi Halfa) நைல் நதியின் டொங்கோலா (Dongola) பெரு வளைவின் வழியாக அபூ ஹாமெட் (Abu Hamed) வரை சென்று, அட்பாரா—கார்ட்டூம் வரை நைல் நதியைத் தொடர்ந்து சென்று, பிறகு நீல நைலில் சென்னார்வரை செல்

கிறது. அட்பாராவிலிருந்து ஒரு பாதை கிழக்கு நோக்கிச் செங் கடற்கரையிலுள்ள போர்ட் சூடான், சூவாகின்வரை செல்கிறது. சென்னூரில் பாதை இரண்டாகப் பிரிகிறது. ஒன்று மேற்கே நைல் நதியைக் கோஷ்டியில் (Kosti) கடந்து கோர்டோஃபானின் சந்தை நகரமாகிய எல் ஒபெய்டு (El Obeid) வரை செல்கிறது. மற்றொன்று கிழக்காகவும் வடக்காகவும் நாட்டின் அபிஸீனிய-எரிட்ரீய எல்லைப் பகுதியினூடே நைல் நதி–செங்கடல் நீர் பிரி நிலத்தின் (watershed) வழியாகச் சென்று போர்ட் சூடான் பாதையுடன் இணைந்துவிடுகின்றது.

வெள்ளை நைல் அனேகமாக உகாண்டா எல்லைவரையிலும், நீல நைல் கோடைக்காலத்தில் ரோஸெய்ரெஸ் (Roseires) வரையிலும் கப்பல் போக்குவரத்துக்கு ஏற்றவை. தெற்கே பருவ மழையினால் பாதைகளைச் செப்பனிடும் வேலை கடினமாவதால், சாலைப் போக்குவரத்து இன்னும் முதிர்ச்சியடையாத நிலையிலேயே இருக்கின்றது. ஆனால், எல்லாப் பருவங்களிலும் பயன்படக்கூடிய சாலைகள் தெற்கெல்லையைத் தாண்டி உகாண்டா, மற்றும் பெல்ஜியன் காங்கோ வரையிலும் செல்கின்றன. எனினும், நாட்டின் தென்பகுதிக்கும் வடபகுதிக்குமிடையே நிரந்தரமான சாலைகள் இன்னும் அமையவில்லை. இவற்றினிடையே நைல் நதியும், அணிமையில் வானவூர்திகளுமே போக்குவரத்துக்கு உதவுவனவாக இருந்துவருகின்றன. லண்டனிலிருந்து நைரோபி செல்லும் ஆகாய விமானங்கள் கார்ட்டூமில் எப்பொழுதும் இறங்கிச் செல்கின்றன. வாடி ஹல்ஃபா, மலாக்கல் (Malakal), மற்றும் ஜூபா இவ் வூர்களில் உள்நாட்டு விமானங்கள் இறங்கிச் செல்கின்றன.

மாடிஸ்டுகளிடமிருந்து கைப்பற்றப்பட்ட கார்ட்டூம், ஓம்டுர்மான் (Omdurman) என்னும் பெருங்கிராமத்துடன் சேர்ந்து, 1898-ல் ஓர் ஐரோப்பிய நகரமாக நிர்மாணிக்கப்பெற்று, இப்போது ஆட்சித் தலைநகரமாக விளங்குகிறது. அது வெள்ளை, நீல நைல் ஆறுகள் சேருமிடத்தில் அவற்றுக்கிடையே அமைந்திருக்கிறது. இத்தகைய அமைப்பாலும் கெஸிராவில் பருத்தி, மற்றும் பல விளைபொருள்களது உற்பத்தி அபிவிருத்தியடைந்திருப்பதாலும், கார்ட்டூம் நகர் மிகுந்த முக்கியத்துவம் அடைந்திருக்கிறது. நீலநைலின் கரையிலுள்ள வடக்குக்கார்ட்டூமும்(Khartoum North) வெள்ளை நைலின் கரையிலுள்ள ஓம்டுர்மானும் ஒன்று சேர்ந்த கார்ட்டூம் நகரம் ¼–லிருந்து ½மில்லியன் மக்கள் கொண்ட ஒரு நகரத் தொகுப்பாக (conurbation) அமைந்துள்ளது. ஓம்டுர்மானை ஆஃப்ரிக்காவின் அளவுமீறி வளர்ந்த ஒரு பெரிய சந்தை

கூடுமிடமாகவே கருதவேண்டும். இதன் மக்கள்தொகை தொடர்ந்து பெருகிக்கொண்டேயிருப்பதால், அகலமான தெருக்களுடனும் நதிக்கரையோரமாக அநேக மைல்களுக்கு இரு மருங்கிலும் தண்ணிழல் தரும் மரங்கள் வளர்ந்துள்ள நீண்டதோர் அழகிய சாலையுடனும் கூடியிருப்பதால், நகரப் பாங்குடையதாகவும் திகழ ஆரம்பித்துள்ளது.

கூட்டாட்சியின்போது எகிப்திய நாணயமே சூடானின் நாணயமாக இருந்தது. 1957-க்குப் பிறகு சூடான் தன்னுடைய சொந்த நாணயத்தை ஏற்படுத்தியுள்ளது. (ஒரு சூடான் பவுன் எகிப்தின் நாணயத்தில் 7 பவு. 0ஷி. $6\frac{1}{4}$ பென்ஸுக்குச் சமமாகும்.) 1956-ல் சூடானின் மொத்த இறக்குமதியின் மதிப்பு 45 மில்லியன் எகிப்தியப் பவுன்கள்; ஏற்றுமதியின் மதிப்பு $65\frac{1}{2}$ மி. எகிப்தியப் பவுன்கள். முக்கிய இறக்குமதிப் பொருள்கள் பருத்தித் துணிகள் (6 மி. எ. பவுன்கள்—13 சதவிகிதம்), இயந்திரங்களும் போக்குவரத்துத் தளவாடங்களும் (4 மி. எ. பவுன்—9 சதவிகிதம்), சர்க்கரை (4·6. மி. எ. பவு.—10 சதவிகிதம்), காப்பியும் தேயிலையும் (3·6.மி. எ. பவுன்— 8 சதவிகிதம்) ஆகும். ஏற்றுமதிப் பொருள்களில் முக்கியமானவை பருத்தியும் பருத்தி விதையும் (46·4 மி.எ.பவு.—70 சதவிகிதம்) ஆகும். 49,000 டன்கள் அரபிக் கோந்தும் (5·4 மி. எ. பவு—8 சதவிகிதம்), வேர்க்கடலையும் (3·8 மி. எ.பவு.—6 சதவிகிதம்) குறிப்பிடத்தக்கவை. மற்ற ஏற்றுமதிப் பொருள்கள் எள் (2 மி.எ. பவு.), கால்நடைகள், ஆடுகள் ($1\frac{1}{2}$ மி.எ. பவு.), தோல் ($\frac{3}{4}$ மி.எ.பவு.) ஆகியவையே. இறக்குமதிப் பொருள்களில் பாதிக்கு மேல் பிரிட்டனிலிருந்தும் ($12\frac{3}{4}$மி.எ. பவு.), எகிப்திலிருந்தும் ($6\frac{1}{4}$மி. எ. பவு.), இந்தியாவிலிருந்தும் ($5\frac{1}{2}$ மி. எ. பவு.) வருகின்றன. மூன்றில் ஒரு பங்கு ஏற்றுமதிப் பொருள்கள் பிரிட்டனுக்கும் (22 மி.எ. பவு.), மற்றுமொரு மூன்றிலொரு பங்கு இந்தியா ($8\frac{3}{4}$ மி. எ.பவு.), எகிப்து ($7\frac{1}{2}$ மி. எ. பவு.), இத்தாலி ($5\frac{3}{4}$ மி. எ. பவு.) ஆகிய நாடுகளுக்கும் செல்கின்றன.

பழைய அரபு துறைமுகமான சுவாகின் பெரிய கப்பல்களுக்கு இடமளிக்கமுடியாமற்போனதால், 1906-ல் கடற்கரை வரை இருப்புப்பாதை போடப்பட்டபோது அமைக்கப்பெற்ற செயற்கைத் துறைமுகமான போர்ட் சூடான் (ம.தொ. 50,000) வழியாகவே வெளிநாட்டு வியாபாரத்தில் 80 சதவிகிதம் நடைபெறுகிறது. விரைவாக விரிவடைந்துவரும் போர்ட் சூடானில் ஐரோப்பாவிலிருந்து கிழக்கு ஆஃப்ரிக்கா, இந்தியா, மற்றும் தூரக்கிழக்கு நாடுகளுக்குச் செல்லும் பெருங் கப்பல்கள் வழக்கமாகத் தங்கிச் செல்கின்றன.

கிழக்கு முனை (The Eastern Horn)

ஆஃப்ரிக்காவின் கிழக்குப்புறத்தில் ஒரு கொம்பு போன்ற பகுதியில் அடங்கியவை அபிஸீனியாவும், செங்கடல், இந்துப் பெருங்கடல்களின் கரைநாடுகளாகிய எரீட்ரியாவும் (Eritrea) சோமாலிலாந்துமாம் (Somaliland).

அபிஸீனியா (அதிகாரபூர்வமான பெயர் இதியோப்பியா) நிலமானிய முறையில் அமைக்கப்பெற்றுள்ள ஒரு தனி சுதந்திர நாடாகும். நாகரிகமற்ற ஒரு பழஞ் சமூகமாகிய இதனை முற் போக்குக் கொள்கையுடைய அதன் பேரரசர் நவீனமாக்க முயன்று வருகிறார். 1936-ல் இத்தாலியால் வெல்லப்பட்டு, இரண்டாம் உலகப் பெருஞ்சண்டைக்குப் பிறகு பிரிட்டனால் இது சுதந்திரம் பெற்றது. இத்தாலியின் அரசினால் அபிஸீனியாவுக்குக் கிடைத் தவை அபிவிருத்தி செய்யப்பெற்ற சாலைப் போக்குவரத்து வசதி களே. முன்பு இத்தாலியின் குடியேற்றப்பகுதியாக இருந்த அண்டைநாடான எரீட்ரியா 1952-ல் ஐக்கியநாடுகளின் தீர்மானப் படி, உள்நாட்டு விவகாரங்களில் சுயாட்சியுரிமை பூண்டு அபிஸீனியாவுடன் இணைந்தது. உள்நாடாக இருந்த அபிஸீனியா வுக்கு இவ்வேற்பாடு கடற்கரைப் பகுதியைத் தந்ததால் முக்கிய மானதாகும். அபிஸீனியப் புள்ளிவிவரங்கள் ஐயுறத்தக்கவை. ஐக்கிய நாட்டு உணவு விவசாயக் கழக மதிப்பீட்டின்படி, இதியோப்பியாவின் நிலப்பரப்பு ஏறக்குறைய 410,000 ச. மைல் கள்; ஆனால், சாதாரணமாக மதிப்பிடப்படுவது 350,000 ச. மைல்களே. எரீட்ரியாவின் பரப்பளவு 48,000 ச. மைல்கள். இவை இரண்டன் மொத்த மக்கள்தொகை 20 மில்லியனுக்கும் மேற்பட்டதென அதிகாரபூர்வமாக மதிப்பிடப்பெற்றுள்ளது. மற்ற மதிப்புகளின்படி மக்கள்தொகை இன்னும் குறைவு. எரீட்ரியாவின் மக்கள்தொகை சுமார் 1 மில்லியன்.

அபிஸீனியா உயர்ந்த மலைகளும் உயர்நிலங்களும் கொண்ட ஒரு நாடு. அதன் மக்கள் பெரும்பாலும் 5,000 அடிக்கும் உயர்ந்த பகுதிகளிலேயே வசிக்கின்றனர். 400,000 மக்கள்தொகை கொண்ட தலைநகரான அட்டிஸ் அபாபா (Addis Ababa) 8,000 அடிக்கும் மேற்பட்ட உயரத்திலிருக்கிறது. இந் நாட்டில் 14,000 அடிவரை உயர்ந்த சிகரங்களுமுள்ளன. 6,000 அடி உயரத்தி லுள்ள டானா ஏரியிலிருந்துதான் (Lake Tana) நீல நைல் உற் பத்தியாகிறது. 486 மைல் நீளமுடைய ஒரு தடம் கொண்ட ஃபிரெஞ்சு மீட்டர் கேஜ் இருப்புப்பாதையொன்று அடிஸ்

அபாபாவை ஃபிரெஞ்சு துறைமுகப் பட்டினமான ஜிபுட்டியோடு (Djibuti) இணைக்கிறது. அடிஸ் அபாபா நகரம் கைரோவோடு விமான வழி இணைப்பும் உடையதாய் விளங்குகிறது. காஃபி (coffee) அடர்ந்து வளரும் சில காடுகள் இங்குத் தாழ்ந்த உயரங்களில் காணப்பெறுகின்றன. இங்கு 6,000 அடிக்கும் 9,000 அடிக்கும் உட்பட்ட உயரம் வாய்ந்த நிலப்பரப்பின் பெரும் பாகம் உழுநிலமாகவும் மேய்ச்சல் நிலமாகவும் பயன்படத் தக்கது. இம் மட்டங்களில் உணவுப் பயிர்களையும், மத்திய தரைக் கடற் பிரதேசப் பழவகைகளையும் பயிராக்கலாம். 9,000-க்கும் 13,000-க்கும் இடையிலுள்ள மட்டங்கள் பெரும்பாலும் அகன்ற மேய்ச்சல் வெளிகளாகக் காண்கின்றன. ஈங்குள்ள கால்நடைகளின் எண்ணிக்கை 20 மில்லியன்களும், ஆடுகளின் எண்ணிக்கை 18 மில்லியன்களும் ஆகும். தங்கம், பிளாட்டினம் முதலான தாதுப் பொருள்கள் வெட்டியெடுக்கப்பெறுகின்றன.

இந் நாட்டின் செலாவணி அலகான (unit) இதியோப்பிய டாலரின் (Ethiopean dollar) சரிநிகரிணை ஸ்டெர்லிங் மதிப்பு 2ஷில். 10 பென்ஸ் (அஃதாவது, 7 இதியோப்பிய டாலர்கள் 1 ஐரோப்பிய டாலருக்குச் சமம்). 1956 ஆம் ஆண்டில் அபிஸீனியக் கூட்டரசு 167 மில்லியன் இதியோப்பிய டாலர் (24 மி. பவு.) மதிப்புடைய பொருள்களையும், 152 மில்லியன் இதியோப்பிய டாலர் ($21\frac{3}{4}$ மி. பவு.) மதிப்புக் கொண்ட பொருள்களையும் முறையே இறக்குமதியும் ஏற்றுமதியும் செய்தது. இறக்குமதியானவற்றில் 28 சதவீதம் நெசவுத் தொழில் தயாரிப்புகளாகவும், சிறப்பாகப் பருத்தி ஆடைகளாகவும், 10 சதவீதம் மோட்டார் வண்டிகளாகவும், அவற்றின் பாகங்களாகவும், மேலும் 10 சதவீதம் பெட்ரோலாகவும் அதனோடு தொடர்புடைய பொருள்களாகவும் இருந்தன. ஏற்றுமதியானவற்றுள் காஃபி (coffee) 50 சதவீதத்திற்கு மேலாகவும், தோல் வகைகள் 10 சதவீதமாகவும் இருந்தன. இந் நாட்டின் மொத்த இறக்குமதியில் 50 சதவீதத்தை இந்தியா, இத்தாலி, அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள், ஐக்கிய அரசு முதலியவை அளித்தன. ஏற்றுமதியில் கிட்டத்தட்ட முக்காற் பங்கு அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளுக்கும், இத்தாலி, ஏடன் (Aden) ஃபிரெஞ்சு ஸோமாலிலாந்து ஆகியவற்றிற்கும் அனுப்பப் பெற்றது.

எரீட்ரியா (Eritrea): இப் பெயர் படைத்த நிலப் பரப்பு அபிஸீனியாவுடன் இணைந்த ஒரு கூட்டரசாக இதியோப்பிய அரசரது ஆட்சியின்கீழ் இருந்துவருகிறது. எனினும், இதற்குத்

தல சுயாட்சியுரிமை உண்டு. இது தனது பரப்பில் ஏறக்குறைய இங்கிலாந்தை ஒத்தது. இதன் நிலத்தோற்றத்தில் ஒரு குறுகிய கடற்கரைச் சமவெளியும், நாட்டினிடையே முதுசெலும்புபோன்ற ஒரு செங்குத்துச் சரிவும் (escarpment), அச் சரிவின் மறுபுறத்தே திரும்பவும் ஒரு தாழ்நிலப் பரப்பும் ஆக மூன்று உறுப்புகள் அடங்கியுள்ளன. கடற்கரைச் சமவெளி 500 மைல்கட்கும் அதிகமாய் நீண்டு, செங்கடலையொட்டி பாப்-எல்-மண்டெப்பிலிருந்து (Bab-el-Mandeb) வடக்கு நோக்கி விரிந்துள்ளது. இச் சமவெளியின் உள்நாடு நோக்கிய விரிவுக்கு முற்றுப்புள்ளி இடும் ஒரு செங்குத்துச் சரிவு சுமார் 8,000 அடி உயரத்தை உடைய ஒரு பீடபூமியாக நிவந்து, பின்னர்த் திரும்பவும் மேற்கு நோக்கிச் சரிகின்றது. இந் நாட்டின் வெப்பமண்டலத் தாழ்நிலங்களில் பொழியும் குளிர்கால மழையும், மிதமண்டலப் பீடபூமியில் பெய்யும் கோடைக்கால மழையும் அளவில் மிகச் சொற்பம்; மேலும் பெய்யுமென்று நம்பத்தக்கதுமன்று. விளைவு செய்து விற்கிற அளவுக்கு வேளாண்மை நடைபெறவேண்டுமாயின் பாசன வசதி இன்றியமையாதது. எரீட்ரியாவின் முக்கியத் துறைமுகப் பட்டினமான மஸாவாவிலிருந்து (Massawa; மக்கள்தொகை 27,000) ஒரு குறுகிய இருப்புப் பாதை (95 செ.மீ.: சுமார் 3 அடி 10 அங்.) செங்குத்துச் சரிவின்மீது ஏறி இறுதியில் தலைநகரான அஸ்மாராவை (Asmara, 125,000 மக்கள்) அடைகிறது. அஸ்மாரா இத்தாலீமயமாக்கப்பெற்ற (Italianized) ஒரு நகரமாகும். எரீட்ரியாவில் குடியேறித் தங்கியுள்ள இத்தாலியர்களில் பெரும்பான்மையோர் இந் நகரத்திற்றான் காணப்பெறுகின்றனர். அஸ்மாராவை அடையும் இந்த இருப்புப்பாதை பீடபூமியின்மீது தொடர்ந்து அகோர்டாட் (Agordat) வரையில் ஓடுகிறது. இவ்வாறு மஸாவாவிலிருந்து அகோர்டாட் வரை ஓடும் பாதையின் நீளம் 190 மைல்கள். ஈங்குள்ள சாலைகள் முதல்தரமானவை. அஸ்மாரா நகரத்திற்கும் அண்மையிலுள்ள நாடுகளுக்கும் இடையே ஒழுங்கான விமானப் போக்குவரத்து நடைபெறுகிறது. எரீட்ரியாவின் குறைந்த மக்கள்தொகையில் பெரும்பாலர் முகம்மதியராகவும் கிறிஸ்துவராகவும் உள்ளனர். முத்துக் குளித்தல் கடற்கரைப் பகுதியில் நடைபெற்றுவரும் தொழிலாகும். மஸாவா, அஸ்ஸாப் (Assab) என்னும் இரு பெரும் துறைமுகப்பட்டினங்களில் காணப் பெறும் உப்பளங்களில் பெரிய அளவில் உப்பு உற்பத்தி நடைபெறுகிறது. மஸாவாவிலுள்ள உப்பளங்களில் 1956ஆம் ஆண்டில் 130,000 டன் உப்பு உற்பத்தியாயிற்று. கடற்கரைப் பகுதியில் பாசன வசதியால் சிறிதளவு பருத்தியும் தினைவகைகளும் பயிராகின்றன. ஆயினும், ஈங்குள்ள ஆஃப்ரிக்கர் தமது ஆடுமாடு

களையே பெருஞ் செல்வமெனக் கருதி அவற்றைப் போற்றி வளர்க்கின்றனர். இவற்றின்மூலம் அவர்கட்கு நிறைந்த வருவாய் கிட்டுகிறது. ஈங்கு ஒரு மில்லியனுக்கு மேற்பட்ட கால்நடைகளும், சுமார் 1 மில்லியன் ஆடுகளும் வளர்க்கப்பெறுகின்றன. ஈங்கிருந்து ஏற்றுமதியானவற்றுள் புறத்தோலும் அகத்தோலும் முதன்மை பெறுகின்றன.

ஃபிரெஞ்சு ஸோமாலிலாந்து : இந் நாடு எரீட்ரியாவிற்கும் பிரிட்டிஷ் ஸோமாலிலாந்திற்கும் இடையேயும், அபிஸீனியாவை அடுத்தும் கடற்கரையை ஒட்டி அமைந்துள்ளது. செங்கடலினுள் நுழையுமிடத்தைத் தொட்டாற்போல தெற்கே இந் நாடு அமைந்திருப்பதால் முக்கியத்துவம் பெற்று விளங்குகிறது. ஸோமாலிலாந்து நிலப்பரப்புகளுள் (Somaliland territories) இதுவே மிகச் சிறியது. இந் நாடு 9,000 சதுர மைல் பரப்புடையது. பிரிட்டிஷ் தீவுகளிலுள்ள வேல்ஸின் பரப்பையும், இப் பரப்பில் ஐந்திலொரு பங்கையும் கொண்ட இந் நாட்டின் மக்கள்தொகை 1955ஆம் ஆண்டில் 63,000 என மதிப்பிடப்பெற்றது. இத் தொகையில் ஏறக்குறைய அரைப்பங்கு மக்கள் நாட்டின் தலைநகரும் முக்கியத் துறைமுகமுமான ஜிபுட்டியில் வாழ்வோரே. அடிஸ் அபாபாவிற்குச் செல்லும் இருப்புப்பாதைத் தொடரின் ஒரு கோடிதான் இந் நகரம். அபிஸீனியாவின் பெரும்பான்மையான அயல் வாணிபத்தை நடத்தும் இந்த இருப்புப்பாதை ஃபிரெஞ்சு ஸோமாலிலாந்தின் பொருளாதார முக்கியத்துவத்திற்கும் மேம்பாட்டிற்கும் காரணம் எனல் மிகையன்று. இந் நாட்டின் நாணயமான ஜிபுட்டி ஃப்ராங்க் நாணயம் (Djibuti Franc) 2 ஃபிரெஞ்சு ஃப்ராங்குகளுக்குச் சமம். 1955ஆம் ஆண்டில் இறக்குமதியான பொருள்களின் மதிப்பு 7,296 மில்லியன் ஜிபுட்டி ஃப்ராங்குகளும், ஏற்றுமதியானவற்றின் மதிப்பு 253 மில்லியன் ஜிபுட்டி ஃப்ராங்குகளுமாக இருந்தன.

பிரிட்டிஷ் ஸோமாலிலாந்து ஆஃப்ரிக்க முனையின் (Horn of Africa) வட கடற்கரையை அணைந்தாற்போலும், ஏடன் வளைகுடாவின் வழியாக ஏடன் காலனியையும் காப்பரசையும் நோக்கிய வண்ணமுமாக அமைந்திருக்கிறது. இது ஒரு பிரிட்டிஷ் காப்பரசு. 68,000 சதுர மைல் பரப்புடைய இக் காப்பரசு இங்கிலாந்தின் பரப்பில் மூன்றிலொரு பங்கிற்குச் சமமாக இருந்த போதிலும், ஒரு மில்லியனிற்கும் குறைந்த மக்கள்தொகையை மட்டுமே கொண்டுள்ளது. ஆஃப்ரிக்க முனைக்கு அணித்தேயுள்ள மற்ற நிலப்பரப்புகளைப் போன்றே இதுவும் பெரும்பாலும்

வரண்ட பாலையாகவும், நாடோடி மக்கள் கூட்டங்களை உடையதாயும் இருக்கிறது. இக் கூட்டங்களின் வருவாய்க்கு அவர்கள் வளர்க்கும் ஆட்டு மந்தைகளும் கால்நடைகளுமே மூலமாகத் திகழ்கின்றன. இவற்றுள் செம்மறியாடுகளும், வெள்ளாடுகளும், (இவற்றின் எண்ணிக்கை 4-லிருந்து 5 மில்லியனிற்குட்பட்டது), ஒட்டகங்களுமே (2 மில்லியன்கள்) சிறந்தவை. இங்கு விளையும் காய்கறி வகைகளுள் ஃப்ராங்கின்ஸென்ஸ் (frankincense), மிர் (myrrh) ஆகியவை சிறப்பு மிக்கன. இந் நிலப்பரப்பு ஒரு கடற்கரைச் சமவெளியை உடையதாயும், பின்னர் இச் சமவெளியின் பின்புறத்தே 7,000 அடிவரை உயர்வதும் அபிஸீனியாவினுள் ஹாடு (Haud) வரை வியாபித்துள்ளதுமான பீடபூமிகள் அடங்கியதாயும் விளங்குகிறது. ஹாடு பகுதியிற்றான் ஒகேடன் ஸொமாலியர் (Ogaden Somalis) எனப்பெறும் மக்கள் வாழ்கின்றனர். போர்க்காலத்தின்போது பிரிட்டிஷாரது கைவசமிருந்த ஹாடு பிரதேசம் திரும்பவும் 1954ல் அபிஸீனியாவின் பகுதியாக அமைந்தது. எனினும், இப் பகுதியில் மேய்ச்சல் உரிமைகள் பிரிட்டனுக்குத்தான் இருந்தன. பெர்பெரா (Berbera) என்னும் முக்கியமான பிரிட்டிஷ் துறைமுகப்பட்டினத்தின் மக்கள்தொகை பருவந்தோறும் மாறுபடுகிறது; 15,000-லிருந்து 30,000 வரை வேறுபடும் அளவுடையது. இதன் தலைநகரான ஹார்கெய்ஸா (Hargeisa—30,000-லிருந்து 40,000 மக்கள்) மேட்டு நிலங்களில் அமைந்திருக்கின்றது. இங்கு வழங்கிவரும் நாணயம் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்க ஷில்லிங் ஆகும். 1957ஆம் ஆண்டில் இந் நாட்டில் இறக்குமதியான பொருள்களின் (பெரும்பாலும் உணவுப் பொருள்களும் நெசவுப் பொருள்களுமே) மதிப்பு 4 மில்லியன் பவுன்களாகவும், ஏற்றுமதிகளின் (இவை பெரும்பாலும் செம்மறியாடுகள், வெள்ளாடுகள், தோல் வகைகள் ஆகியவையே) மதிப்பு 1·36 மில்லியன் பவுன்களாகவும் இருந்தன. இருப்புப்பாதைகளே இந் நாட்டில் கிடையா.

ஸோமாலியா (Somalia): இந்துப் பெருங்கடலைப் பார்த்துள்ள இம் மாநிலம் முன்னாளைய இத்தாலிய ஸோமாலிலாந்து ஆகும். இரண்டாம் உலகப் போரின்போது பிரிட்டிஷ் படைகளால் கைப்பற்றப்பட்ட இப் பகுதி 1950ஆம் ஆண்டுவரை பிரிட்டிஷ் நிருவாகத்தின்கீழ் இருந்துவந்தது. இவ்வாண்டில் ஐக்கிய நாடுகள் அவையின் ஆணைமூலம் இது ஓர் அறப்பொறுப்புப் பகுதியாக (trusteeship territory) இத்தாலிக்குத் திரும்ப அளிக்கப் பெற்றது. பின்னர்ப் பத்தாண்டுக் காலத்திற்கு இது இத்தாலியைச் சேர்ந்ததாக இருந்தது. இப் பத்தாண்டுக் காலத்திற்குள்

ஸோமாலியா முழுமையாகச் சுதந்திரம் பெற்ற மாநிலமாக வளர்ச்சியுற்றுவிடும் என ஐக்கிய நாடுகள் அவை எதிர்பார்த்திருந்தது. அவ்வாறே இப் பத்தாண்டுகளுக்குப் பின்னர் ஸோமாலியா சுயேச்சை பெற்றது. 190,000 சதுர மைல்கள் பரப்புடைய ஸோமாலியாவின் (இது இத்தாலியின் பரப்பையும் அதில் 2/3 பங்கையும் கொண்டது) மக்கள்தொகையை $1\frac{1}{4}$ மில்லியன்கள் என மதிப்பிட்டுள்ளனர். இந் நாட்டின் பெரும்பகுதி முழுப் பாலைவாகவோ அரைகுறைப் பாலையாகவோ இருக்கின்றது. இவ் வரண்ட நிலங்களில் வாழும் ஆயர்கள் பெருமளவில் வெள்ளாடுகளையும் (3 மில்லியன்கள்), செம்மறியாடுகளையும் (2 மி.), கால் நடைகளையும் ($\frac{3}{4}$மி.), ஒட்டகங்களையும் ($1\frac{1}{4}$ மில்லியன்கள்) உடையவராவர். ஜுபா (Juba), வெபி ஷெபெலி (Webi Shebeli) என்னும் இரண்டுஆறுகளே இந் நாட்டின் தென்பகுதியில் பாய்ந்து அதை வளமாக்குவனவாம். இங்கு 1926ஆம் ஆண்டு கினியா அரசாங்கம் 33,000 சதுர மைல்கள் பரப்பினை அதன் வடக்கேயுள்ள அண்டை நாட்டிற்கு அளித்தது. இங்குதான் இத்தாலியர்கட்கு உரிமையான பெருந் தோட்டங்கள் காணப்பெறுகின்றன. இத்தோட்டங்கள் வாணிபப் பயிர்களான பருத்தி, கரும்பு, வாழை ஆகியவற்றைக் கொடுக்கின்றன. வாழை ஏற்றுமதியின் மதிப்பு மொத்த ஏற்றுமதிகளின் மதிப்பில் அரைப்பங்கிற்கும் மேற்பட்டது. வாழை ஏற்றுமதியாகும் பருவத்தில் பல கப்பல்கள் அதைப் பெருமளவில் ஏற்றி (65—75,000 டன்கள்) ஜெனோவாவிற்குக் (Genoa) கொண்டுசெல்கின்றன. இந் நாட்டின் தலைநகரும் முதன்மைத் துறைமுகமுமாவது மொகாடிஷ்ஷியோ (Mogadiscio) என்னும் நகரம். இந் நகரத்தில் சுமார் 80,000 மக்கள் வாழ்கின்றனர். ஷில்லிங்கிற்குச் சமமான ஸொமாலோ (somalo) என்பதே இந் நாட்டின் செலாவணி அலகாக விளங்குகின்றது. 1956ஆம் ஆண்டில் இங்கு இறக்குமதியான பொருள்கள் 115 மில்லியன் ஸொமாலிகள் ($5\frac{3}{4}$ மில்லியன் பவுன்கள்) மதிப்புடையனவாய் இருந்தன. இவற்றுள் அரைப் பாகத்திற்கும் அதிகமானவை கைத்தொழிற் பொருள்களாகவும் பொறிக் கருவிகளாகவும் இருந்தன. இதன் ஏற்றுமதிப் பொருள்களின் மதிப்பு 65 மில்லியன் ஸொமாலிகள் ($3\frac{1}{4}$ மில்லியன் பவுன்கள்) ஆகும்.

1960ஆம் ஆண்டில் இந்நாடு சுயேச்சை பெற்றுவிடுவதற்கான சூழ்நிலையில் இருந்ததும், அதனுல் இதர ஸோமாலிலாந்துகளில் ஏற்பட்ட விளைவுகளும் கூட்டரசுகள் அமைப்பதுபற்றிய பேச்சு வலுப்பதற்கு இடந்தந்தன.

2. லிபியா

எகிப்திற்கும், வடமேற்கு ஆஃப்ரிக்காவின் முன்னுளைய ஃபிரெஞ்சு நிலப்பரப்புகளுக்கும் இடையே கிடக்கும் பெரும் பரப்பு முன்பு ட்ரிபோலி (Tripoli) என்னும் துருக்கிய மாநிலமாக இருந்தது. இப் பரப்பை 1912ஆம்ஆண்டில் இத்தாலி கைப்பற்றிப் பின்னர் இரண்டாம் உலகப் போரில் அதை இழந்தது. இதில் மூன்று மாநிலங்கள் அடங்கியுள்ளன. இவற்றுள் கிழக்கே எகிப்திலையொட்டிய ஸைரெனெயிகா (Cyrenaica), வடமேற்கே டுனீஸியாவை அடுத்துள்ள ட்ரிபோலிடானியா (Tripolitania) ஆகிய இரண்டு மாநிலங்களும் தற்காலிகமாக பிரிட்டிஷ் ஆட்சியின்கீழ் வந்தன. உள்நாட்டில் அல்ஜீரியாவையொட்டி அமைந்த பாலை நிலமாகக் கிடக்கும் மூன்ருவது மாநிலமான ஃபெஸ்ஸான் (Fezzan)ஃபிரான்சு நாட்டால் நிருவகிக்கப்பெற்றது. லிபியாவின் எதிர்காலத்தைப்பற்றி ஐக்கிய நாடுகள் சபை ஒரு முடிவுக்கு வரும்வரையில் அயல் நாடுகள் இங்கு ஆதிக்கம் செலுத்தின. இறுதியில் ஐக்கிய நாடுகள் சபையின் முடிவின்படி 1951ஆம் ஆண்டு டிசெம்பர் மாதத்தில் லிபியா ஓர் இறைமைத் தனியரசாக (Independent Sovereign State) உருவாக்கப்பெற்றது. இதில் கூட்டரசு ஆட்சியின் அடிப்படையில் மேற்கூறப்பெற்ற மூன்று மாநிலங்களும் அடங்கின. இத் தனியரசு முழுமைக்கும் ஸைரெனெயிகாவின் அமீர் (Amir of Cyrenaica) முறைமையான மன்னராஞர். லிபியாவிற்கென்று இரு சபைகள் கொண்டதும், மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பெற்றதுமான ஒரு பாராளுமன்றமுண்டு. இந் நாட்டில் அடங்கியுள்ள மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் ஒரு கவர்னர் நியமிக்கப்பெற்றுள்ளார். கவர்னருடைய தலைமையின்கீழ் ஒரு நிர்வாக சபையும், ஒரு சட்டசபையும் இயங்கிவருகின்றன. லிபியாவின் மொத்தப் பரப்பு 680,000 சதுர மைல்களாகும்; அஃதாவது, இத்தாலியைப்போல் ஆறு

மடங்கு பெரியது. இப் பரப்பில் ஏறக்குறைய அரைப்பாகம் ஸைரெனெயிகா மாநிலமாகவும், மூன்றிலொரு பங்கு ஃபெஸ்ஸான் மாநிலமாகவும் ஐந்திலொரு பங்கு ட்ரிபோலிடானியாவாகவும் அமைந்துள்ளன. ஆனால், இதற்கு மாறாக லிபியாவின் $1\frac{1}{4}$ மில்லியன் மக்களில் 800,000 பேர் அதன் மாநிலங்களுட் சிறியதான ட்ரிபோலிடானியாவிலும், 400,000 பேர் ஸைரெனெயிகாவிலும், 50,000 பேர் ஃபெஸ்ஸானிலும் வாழ்கின்றனர். ஸைரெனெயிகாவிற்கு ட்ரிபோலி (Tripoli), பெங்காஸி (Benghazi) என்னும் இரு நகரங்கள் தலைநகரமாக விளங்குகின்றன. சில காலம் ஒரு நகரமும், மற்றக் காலம் இன்னொரு நகரமுமாக மாறி மாறித் தலைநகரமாக இருந்துவருகின்றது. தலைநகரத்தை இப்படி மாற்றுவதைத் தவிர்ப்பதற்காக ஸைரெனெயிகாவின் ஜெபல் மாவட்டத்திலுள்ள (Jebel district) பெய்டா (Beida—1,500 அடி உயரம்) என்னுமிடத்தே ஒரு நிரந்தரமான நிருவாகக் கேந்திரம் நிர்மாணிக்கப்பெற்றுவருகின்றது. இவ்விடத்திற்றான் மன்னரது கோடைக்கால அரண்மனை உள்ளது.

லிபியா பெரும்பாலும் பாறை அல்லது மணலாகவும், பாலை அல்லது சிறிதளவு பாலையாகவும் இருக்கின்றது. தென்பகுதியில் இந் நாடு சஹாரா பாலையோடு இணைந்துவிடுகிறது. எனினும், இதன் பாலைநிலங்களின் நடுவே பல பெரிய பாலைவனச் சோலைகள் காணப்பெறுகின்றன. இவற்றிற்குக் காட்டாக ஜராபப்(Jarabub), ஜாலோ (Jalo), குஃப்ரா (Kufra), ஜோஃப்ரா (Jofra), மூர்ஸக் (Murzuk), காடேம்ஸ் (Ghadames) போன்றவற்றை ஈண்டுக் குறிப்பிடலாம். இம் மாநிலத்தின் கடற்கரைப் பகுதியிலுங்கூடச் சில வளமிக்க பாலைவனச் சோலைகள் இருக்கின்றன. இவற்றில் பேரீச்சை, ஆரஞ்சு, ஆலிவ், இதர மத்தியதரைக் கடற் பிரதேசப் பழவகைகள் மிகுந்த அளவில் விளைகின்றன. பாலைவனச் சோலைகளைத் தவிர்த்துக் கூலங்களைப் பயிரிடுவதற்கும் கால்நடை வளர்ப்புக்கும் ஏற்ற ஸ்டெப்பு வெளிகள் லிபியாவில் உண்டு. இத்தாலியர் சிறப்பாக ட்ரிபோலி நகரத்தைச் சூழ்ந்த கடற்கரைப் பிரதேசத்திலும், ஸைரெனெயிகாவிலுள்ள பார்கா (Barka) பீடபூமியின் சரிவுகளிலுமே குடியேறியிருந்தனர். கடற்கரைகளில் உப்புக் கிடைக்கின்றது. லிபியாவின் கடலோரப் பகுதிகளில் ஸ்பாஞ் (sponge), டன்னி (tunny) வகை மீன்களைப் பிடிக்கின்றனர். இங்குச் சுமார் 3 மில்லியன் பேரீச்சை மரங்கள் விளைகின்றனவென்றும், இவற்றினின்றும் ஆண்டுக்கு 30,000 டன் பேரீச்சம்பழம் கிடைக்கின்றதென்றும் மதிப்பிடப்பெற்றுள்ளது. மேலும், இங்கு விளையும் $3\frac{1}{2}$ மில்லியன் ஆலிவ் மரங்கள் 16,000

டன் ஆலிவையும், 3,000 டன் ஆலிவ் எண்ணெயையும் கொடுக்கின்றன. ட்ரிபோலிடானியாவில் 1955ஆம் ஆண்டில் 500,000 ஏக்கர்களில் 35,000 டன் பார்லியும், 100,000 ஏக்கர் பரப்பில் 9,000 டன் கோதுமையும் விளைந்தன. ட்ரிபோலிடானியா, ஸைரெனெயிகா ஆக இரண்டிலுமாகச் சேர்ந்து மொத்தம் $1\frac{1}{4}$ மில்லியன் செம்மறியாடுகளும், 1 மி. வெள்ளாடுகளும், 130,000 கால்நடைகளும், 125,000 ஒட்டகங்களும் உள்ளன.

ஃபெஸ்ஸான் மாநிலத்தில் அல்ஜீரிய எல்லைக்கணிமையில் 1957ஆம் ஆண்டு பெட்ரோலியம் காணப்பட்டது. காணப்பட்ட இடத்திலிருந்து இவ் எண்ணெயை எடுப்பதற்கு வரவுக்கு மேல் செலவு அதிகமாகும் என்று தோன்றிற்று. ஆனல், இது இப் பகுதியில் மேலும் எண்ணெய் கிடைக்கக்கூடுமா என்பதுபற்றிய விரிவான பரிசீலனைகளைப் பல பெரிய எண்ணெய்க் கம்பெனிகள் மேற்கொள்வதற்கு இடமளித்தது. இவ்வாறு எண்ணெயைத் தேடும் முயற்சிகளில் முனைந்து ஈடுபட்ட அக் கம்பெனிகள் சுமார் 20 மில்லியன் பவுன் தொகையைச் செலவழிப்பதெனத் திட்டமிட்டன. இச் சமயத்திற்முன் பாலைவனப் பரப்பிற்கு அடியில், 600-லிருந்து 1,000 அடி மட்டத்தில் ஒரு மிகப்பெரிய சுத்த நீர்ப் பரப்பு தேங்கியிருந்ததைக் கண்டுபிடித்தனர்.

லிபியாவின் செலாவணி அலகு 100 பியாஸ்டர்கள் (piastres) கொண்ட ஒரு லிபியப் பவுன் (Libyan pound) ஆகும். இது ஒரு ஸ்டெர்லிங் பவுனுக்குச் சரிநிகர் மதிப்புடையதாகும். இந் நாட்டில் பிரிட்டனும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளும் இராணுவ, விமானத் தளங்களை ஏற்படுத்திக்கொண்டுள்ளதால், லிபியாவிற்கு உதவித் தொகைகளைக் கொடுத்துவருகின்றன. லிபியாவின் வர்த்தகப் புள்ளிவிவரங்களில் இதன் விளைவைக் காணலாம். ஃபெஸ்ஸான் மாநிலத்தின் பங்கு நீங்கலாக, லிபியாவின் இறக்குமதிப் பொருள்களின் மதிப்பு 1956ஆம் ஆண்டில் 16·6 மி. பவுன்களாகவும், ஏற்றுமதிப் பொருள்களின் மதிப்பு 3·8 மில்லியன் பவுன்களாகவும் இருந்தன. மொத்த இறக்குமதியில் கால் பங்கிற்கும் மிகுதியானவை உணவுப் பண்டங்களாகவும், பெரும்பாலும் கூலங்களாகவும் (cereals) (1·9 மி. பவு.), தேயிலையாகவும் (£865,000) இருந்தன. தொழிற்சாலைகளில் செய்த பொருள்கள் பாதிக்குமேல் இருந்தன. இவற்றுள் நெசவுப் பொருள்களும் (£$1\frac{1}{2}$ மி.), எந்திரங்களும் (£$1\frac{3}{4}$ மி.), போக்குவரத்துத் தளவாடங்களுமே ($1\frac{1}{4}$ மி. பவு.) முக்கியத்துவம் பெற்றன. இங்கிருந்து ஏற்றுமதியானவற்றுள் 25 சதவீதத்திற்குமேல் உணவுப் பொருள்

களாக, முக்கியமாகக் கால்நடை உணவாக (573,000 பவுன்கள்) இருந்தன. மற்றுஞ் சில சிறப்பான ஏற்றுமதிப் பொருள்களான வேர்க்கடலையும் (818,000 பவுன்கள்), எஸ்பார்டோ புல் வகையும் (esparto; 403,000 பவுன்கள்) ஆகும். லிபியாவின் மொத்த இறக்குமதியில் 60 சதவீதம் ஐக்கிய அரசிலிருந்தும், யுனைடெட் கிங்டம் (4·99 மி. பவு.) இத்தாலியிலிருந்தும் (4·97 மி. பவு.) வந்தன. இவ்விரண்டு நாடுகளே லிபியாவின் ஏற்றுமதியில் 60 சதவீதத்தைப் (இத்தாலி, 1·45 மி. பவு., இங்கிலாந்து, $\frac{3}{4}$ மி. பவு.) பெற்றன.

ட்ரிபோலியிலிருந்தும் (மக்கள்தொகை மதிப்பீடு 130,000) பெங்காஸியிலிருந்தும் (70,000) பல சிறிய இருப்புப்பாதைத் தொடர்கள் பிரிந்து செல்லுகின்றன. கடற்கரையை ஒட்டினாற் போல ஒரு மோட்டார்ப் பாதை செல்கிறது. ட்ரிபோலியையும் பெங்காஸியையும் இணைக்கும் வகையில் பஸ் போக்குவரத்தும் ஏற்பட்டுள்ளது. மின்சார சக்தி, மற்றும் பிற பொது வசதிகளும் இந் நாட்டில் முன்னேற்றமடைந்து வருகின்றன.

அட்லஸ் நிலப்பரப்புகள்

வட ஆஃப்ரிக்காவின் மேற்குப் புறத்துள்ள அட்லஸ் நிலப்பரப்புகளுக்கு, அவற்றின் முக்கிய இயற்கையமைப்பு உறுப்பான அட்லஸ் மலைகளால்தான் அப் பெயர் ஏற்பட்டுள்ளது. இப் பரப்புகள் தமது நிலவமைப்பிலும் காலநிலையிலும் ஆஃப்ரிக்காவை ஒத்திராமல் அதிகமாக ஐரோப்பாவையும், தமது மக்களைப் (native population) பொறுத்தவரையில் ஆஃப்ரிக்காவைக் காட்டிலும் ஆசியாவையும் ஒத்துள்ளன. இந் நிலப்பகுதிகளை அராபியர்கள் 'மேற்கிலுள்ள தீவு' எனப் பொருள்படும் ஜெஸிராட்-எல்-மாக்ரெப் (Jesirat-el-Maghreb) எனக் கூறுவர். ஏனெனில், இவை மத்தியதரைக் கடலாலும் சஹாராப் பாலையாலும் சூழப்பெற்று, மக்கள் வாழத்தக்க ஒரு மிகப் பெரிய பரப்பாக அமைகின்றன. இப் பரப்பு ஓர் நிலவியல் மண்டலமாக (geographical region) அமைகின்றது. இது பிரிட்டிஷ் தீவுகளும் ஃபிரான்ஸும் சேர்ந்த அளவு பரப்புள்ளது. இதன் இடச்சூழ்நிலைகள் பலவகைப்பட்டன; வேளாண்மை செய்வதற்கான வகைகளும் பலவாகும். கடந்த ஈராயிரம் ஆண்டுகளாக ஒரு பேரரசு மாறி ஒரு பேரரசாக இப் பரப்பைக் கைப்பற்றிவந்தது. அவை கார்த்தேஜ் (Carthage), ரோம் (Rome), வாண்டல் (The Vandals), பைஸாண்டிய (The Byzantines), அராபிய, துருக்கியப் பேரரசுகளாகும். அப்

பேரரசுகளின் ஆட்சி அடையாளங்கள் இங்குக் காணக் கிடைக்கின்றன. இங்கு 1830ஆம் ஆண்டிலிருந்து ஃபிரெஞ்சுக்காரர்களது செல்வாக்குப் பரவ ஆரம்பித்தது. 1834ஆம் ஆண்டிற்குள் அல்ஜீரியா ஒரு ஃபிரெஞ்சு குடியேற்ற நாடாக மாறியது. ஆயினும், அல்ஜீரியாவில் பொருளாதார முன்னேற்றம் துவங்குவதற்குப் பல ஆண்டுகள் பிடித்தன. டுனீஸியா 1881ஆம் ஆண்டில் ஃபிரெஞ்சு நாடு அளித்த பாதுகாப்பை ஏற்றுக்கொண்டது. இதே போல் நீண்டகாலப் போருக்குப் பின்பு மொராக்கோ சுல்தானும் 1912ஆம் ஆண்டில் ஃபிரெஞ்சுக்காரர்களது பாதுகாப்பை ஏற்றுக்கொண்டார். இவ்வாறு இங்கெல்லாம் ஃபிரெஞ்சு நாட்டுச் செல்வாக்கு வெவ்வேறு கால அளவிற்குப் பரவியிருந்ததன் விளைவாகவும், ஆஃப்ரிக்க, ஐரோப்பிய மக்கள்தொகை விகிதாசாரத்தில் ஏற்பட்டுவந்த மாறுதலின் விளைவாகவும் முன்னேற்றத்தில் தெளிவான வேறுபாடுகள் தென்பட்டன. சில சமயங்களில் ‘ஆஃப்ரிக்காவிலுள்ள ஃபிரான்ஸ்’ (France in Africa) எனக்கூட அழைக்கப்பெறும் அல்ஜீரியா, ஃபிரான்ஸின் செல்வத்தையும் உணவுப் பொருள் வசதியையும் பெருக்குவதற்கென்றே காலனியாக்கப்பெற்று அபிவிருத்தி செய்யப்பெற்றது; ட்யூனிஸ் நகரத்தில் வாழும் ஐரோப்பிய மக்கள் ஃபிரான்ஸ், இத்தாலி ஆகிய இரு நாடுகளைச் சார்ந்தோராக இருக்கின்றனர்; மொராக்கோவின் இற்றைக் கால வளர்ச்சி பெரும்பாலும் முதல் உலகப் போர்க் காலத்திலிருந்துதான் துவங்கியது. அல்ஜீரியா, டுனீஸியா, மொராக்கோ ஆகிய இந்த மூன்று நிலப்பரப்புகளிலும் இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பின்னரிருந்து அராபியத் தேசிய உணர்ச்சி பெருகியது. இதன் விளைவாக இன்று இம் மூன்று நாடுகளும் ஃபிரெஞ்சு ஆதிக்கத்தினின்று விடுதலை பெற்ற தனித்தனியான சுயேச்சை நாடுகளாக இயங்கிவருகின்றன. எனினும், இவற்றில் போர்க்கலவரங்கள் இன்னும் நின்றபாடில்லை.

அல்ஜீரியா : மொராக்கோவினின்று கிளம்பி டுனீஸியாவினுள் பரவும் பெரிய, சிறிய அட்லஸ் மலைகளது (the Great and Little Atlas) இணையான சங்கிலித் தொடர்கள் வட அல்ஜீரியாவின் குறுக்கே தென்மேற்கிலிருந்து வடகிழக்காக ஓடுகின்றன. அல்ஜீரியா முழுவதிலும் வேளாண்மைக்கு மிகவும் உகந்த பிரதேசம் கடற்கரைக்கும் சிறிய அட்லஸ் மலைகளுக்கும் இடையேயுள்ள ஒரு குறுகிய தாழ்நிலமே. சுமாரான உயரத்திலுள்ள இத் தாழ்நிலப் பரப்பை டெல் (The Tell) என்பர். பெரிய அட்லஸ் சிறிய அட்லஸ் மலைகளுக்கு இடையே சிக்கிக் காணும் பீடபூமிப் பிரதேசத்தில் அல்ஃபாவைத் (alfa) (எஸ்பார்ட்டோ—esparto)

தவிர்த்து வேறெதுவும் சிறப்பாக விளைவதில்லை. அட்லஸ் மலைகளுக்குத் தெற்கே பேரீச்சை மரங்களது தாயகமாகிய பிலெட்-யுல்-ஜெரிடு (Biled-ul-jerid) அமைந்து கிடக்கின்றது. அல்ஜீரியாவின் பெரும் பரப்பு ஸஹாராப் பாலையின் பகுதியாகவுள்ளது. இது முழுவதும் மணல் நிறைந்த வெற்று நிலப்பரப்பன்று. இடையிடையே மிகுந்த பரப்புடைய மேட்டுநிலங்களும் விளங்குகின்றன. இம் மேட்டுநிலங்களுள் 6,000-க்கும் 7,000-க்கும் இடைப்பட்ட உயரத்திற்கு எழும் அஹாக்கர் (Ahaggar) என்னும் ஒரு மலையே முக்கியமானது. அல்ஜீரியா 850,000 சதுர மைல் பரப்பளவையும், 10 மில்லியன் மக்களையும் கொண்டது. இது வட அல்ஜீரியா, தென் அல்ஜீரியா என இரு கூறுகப் பகுக்கப்பெறுகிறது. வட அல்ஜீரியா—அல்ஜியர்ஸ் (Algiers), ஒரான் (Oran), கான்ஸ்டான்டைன் (Constantine) என்னும் மூன்று மாநிலக் குழுக்களாக (prefectures) ஆக்கப்பெற்ற பன்னிரண்டு துறைகள் (departments) அடங்கியது. இம் மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் தனி ஆட்சியுரிமையுண்டு. தென் அல்ஜீரியாவில் பல நிலப்பரப்புகள் (territories) அடங்கியுள்ளன. வட, தென் அல்ஜீரியாக்களது பரப்புகளும் மக்கள்தொகைகளும் எதிரிடை விகிதத்திலுள்ளன. அல்ஜீரியாவின் மொத்தப் பரப்பில் பத்திலொரு பாகமான வட அல்ஜீரியா, அல்ஜீரியா முழுவதன் மக்கள்தொகையில் $\frac{9}{10}$ பங்கு மக்களுக்கு வாழ இடத்தைக் கொடுக்கின்றது. கிரேட் பிரிட்டனைக் காட்டிலும் சிறிது குறைந்த பரப்பைக்கொண்ட வட அல்ஜீரியாதான் அல்ஜீரிய நாட்டின் பொருளாதார, வாணிப முக்கியத்துவத்திற்குப் பெருமளவு காரணமாக இருக்கின்றது.

அல்ஜீரியாவின் மக்களில் ஏறக்குறைய $\frac{1}{10}$ பங்கினர் ஃபிரெஞ்சுக்காரர்களாவர். மக்களில் பெரும்பான்மையோர் காபைலியர் (Kabyles) (பெர்பெர்கள்—Berbers) அராபியர்களுமாவர். நூறாண்டுகட்கு முன்னர்த் துவங்கிய ஃபிரெஞ்சு ஆதிக்கம் தொடர்ந்து நிலவியதன் காரணமாக, ஃபிரெஞ்சு சமுதாயங்கள் இங்குப் பல இடங்களில்—சில அமயங்களில் பெர்பெர்கள், அராபியர்கள் முதலிய கலவரக்காரர்களிடமிருந்து கைப்பற்றப்பெற்ற நிலப்பரப்பில் — உருவாகியுள்ளன. இந் நாடு இன்று அடைந்துள்ள வளர்ச்சி பெருமளவிற்கு ஃபிரெஞ்சுக்காரர்களது சலியா உழைப்பினாலும், வினைத்திட்பத்தாலும் (enterprise), பொதுநல வேலைகளுக்கு வேண்டிய செலவுத் தொகையை அளித்துதவிய அரசாங்கத்தின் ஆதரவாலுமேதான் சாத்தியமாயிற்று. நாடெங்கணும் சாலைகளும் இருப்புப்பாதைகளும் போடப்பட்டன; துறைமுகங்கள் கட்டப்பெற்றன; நீர் பொங்கு (ஆர்ட்டீஷியன்)

கிணறுகளைத் தோண்டியதன்மூலம் புதிய புதிய நிலப்பரப்புகள் உழவுத் தொழிலில் ஈடுபடுத்தப்பெற்றன. வட அல்ஜீரியா பயன் தரும் இயற்கைக் கருவூலங்களைக் கொண்டுள்ளது. மிகுந்த மீன் வளத்தையும், குறிப்பிடத்தக்க அளவில் கனிப்பொருள் வளத்தை யும் — இவற்றுள் ஒரு காலத்தில் முதன்மை பெற்றிருந்ததான இரும்புத் தாதுவும் (1956-ல் $2\frac{1}{2}$ மி. டன்கள்) பாஸ்ஃபேட்டு களுமே ($\frac{1}{2}$-லிருந்து $\frac{3}{4}$ மி. டன்கள்வரை) சிறப்புப் பெறுபவை — பெற்று விளங்குகிறது. வட அல்ஜீரியா, ஆனல், சஹாராவில்— குறிப்பாக டோக்கர்கட்டுக்குத் (Touggourt) தெற்கேயுள்ள ஹாஸ்ஸி மெஸாவூத் (Hassi Messaoud) மாவட்டத்தில்—ஒளிந்து கிடக்கும் கனிவளம், சிறப்பாக எண்ணெய் வளம்பற்றிய அறிவு அதிகரித்துவரவே, கடந்த சில ஆண்டுகளாக மேற்கூறிய கனிப் பொருள்களாம் இரும்பு, பாஸ்ஃபேட்டு ஆகியவற்றின் சிறப்பு மங்கிப்போய்விட்டது. டோக்கர்கட்டிற்குக் குழாய் கள் மூலமும், பின்னர் அங்கிருந்து புகைவண்டி மூலமும் கொண்டுசெல்லப்பெற்ற எண்ணெய் ஃபிலிப்வில் (Philippeville) துறைமுகத்திலிருந்து முதன்முதலாக 1958ஆம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் ஒரு கப்பலின்மூலம் ஃபிரான்ஸுக்கு ஏற்றுமதியாயிற்று. இவ்வாண்டிற்குப் பின்னர் ஹாஸி மெஸாவூத்திலிருந்து ஃபிலிப் வில்லைக் காட்டிலும் சிறந்த ஏற்றுமதி வசதிகளைப் பெற்றிருந்த பூகி (Bougie) என்னும் துறைமுகப்பட்டினம்வரையிலும் ஒரு பெரிய எண்ணெய்க் குழாயை அமைப்பதற்கான திட்டங்கள் அறி விக்கப்பெற்றன. இத் துறைமுகப்பட்டினத்தினுள் 80,000 டன் எடையேற்றிய எண்ணெய்க் கப்பல்களும் புகுமாறு இது விரிவாக் கப்பெற இருக்கின்றது. மேலே குறித்த எண்ணெய்க் குழாய் 1959ஆம் ஆண்டின் முடிவிற்குள்ளாக 4 மில்லியன் டன் சுத்தி கரிக்காத எண்ணெயையும், 1962ஆம் ஆண்டிற்குள்ளாக 14 மில் லியன் டன் எண்ணெயையும் கடத்தக்கூடும் என எதிர்பார்க்கப் படுகிறது. இது தவிர, எண்ணெய்க் கம்பெனிகள் பல சேர்ந்த ஒரு குழு ஓராண்டிற்கு 2 மில்லியன் டன் கொள்ளளவு கொண்ட ஓர் எண்ணெய்ச் சுத்திகரிப்பு ஆலையை அல்ஜீயர்ஸ் நகருக்கு அண்மை யில் அமைக்க எண்ணியுள்ளது.

அல்ஜீரியா, ஃபிரெஞ்சு மேற்கு ஆஃப்ரிக்கா, ஃபிரெஞ்சு பூமத் திய ஆஃப்ரிக்கா ஆகிய மூன்றன் பின்னிலப் பகுதிகள் முழுவத னுள்ளும் சஹாராப் பாலை தனது பெருங்கரங்களை விரித்துள்ளது. சஹாராவில் புதைந்து கிடக்கும் தாதுச்செல்வம்பற்றிய அறிவும் விசாலமடைந்திருக்கவே, ஃபிரான்ஸ் நாடு அல்ஜீரியாவின் நிர்வா கத்தில் எத்தகைய மாற்றத்தையும் புகுத்தாது, அப் பின்னிலப்

பகுதிகளின் இயற்கை வளங்கள் அனைத்தையும் ஒன்றுதிரட்டி 'சஹாரா பிரதேசத்தின் சமுதாய நிறுவனம்' (Organization Communes des Regions Sahariennes) என்னுமொரு புதிய அமைப்பின் கீழ்க் கொணருவதற்கான முயற்சிகளை 1957ஆம் ஆண்டில் மேற்கொண்டது.

அல்ஜீரியாவில் பெரும்பெரும் பரப்புகள் வனங்களாகக் காண்கின்றன. இவை பொலிவு மிக்க சில பகுதிகளடங்கியவை. இவற்றுள் கார்க் ஓக் (cork oak) மரம் வர்த்தகச் சிறப்பு மிக்கது. இங்கு நிலவும் காலநிலையும் விளையும் பயிர்களும் தென் இத்தாலியிலும் தெற்கு ஸ்பெயினிலும் உள்ளனவற்றை ஒத்திருக்கின்றன. கோதுமையும் பார்லியுமே முதன்மை பெறுகின்றன. 1955ஆம் ஆண்டில் சுமார் 4·7 மி. ஏக்கர் பரப்பினின்றும் $1\frac{1}{4}$ மி. டன் கோதுமையும், $3\frac{1}{3}$ மி. ஏக்கரிலிருந்து 700,000 டன் பார்லியும் உற்பத்தியாயின. இதே ஆண்டில் $\frac{1}{3}$ மில்லியன் ஏக்கருக்கும் மேற்பட்ட பரப்பிலிருந்து 86,000 டன் ஓட்ஸும், நிறைய விளைச்சலைக் கொடுக்கும் பயிரான உருளைக்கிழங்கு 50,000 ஏக்கரில் 250,000 டன் அளவிற்கும் விளைந்தன. மத்தியதரைக் கடற் பிரதேசப் பழவகைகளுள் திராட்சைப் பழங்கள் தலைசிறந்தவை. இன்தேறலை (wine) அளிப்பதற்கென்றே பயிரிடப்பெறும் திராட்சைப் பயிர் விளைந்த 1 மி. ஏக்கரிலிருந்து 2 மி. டன் பழங்கள் உற்பத்தியாக்கப்பெற்றன. ஆரஞ்சுப் பழங்களின் உற்பத்தி $\frac{1}{3}$ மி. டன்களையும் விஞ்ச, பேரீச்சம்பழங்களின் உற்பத்தி 100,000 டன்களாக இருக்கின்றது. மேலும், ஆண்டுதோறும் சுமார் 20,000 டன்கள் புகையிலையும் விளைகின்றது. கால்நடைகளுள் செம்மறி ஆடுகளே முக்கியத்துவம் வாய்ந்தவை. 1955ஆம் ஆண்டில் இவற்றின் எண்ணிக்கை 6 மில்லியன்களாகவும், வெள்ளாடுகளின் எண்ணிக்கை 3 மில்லியனிற்குச் சற்று அதிகமாகவும், பிற கால்நடைகள் 900,000 ஆகவும், ஒட்டகங்கள் 180,000 ஆகவும் இருந்தன.

மொத்தம் 22,000 மைல்கள் நீளங்கொண்ட தேசீயச் சாலைகள், துறைச் (departmental) சாலைகள், பெருஞ் சாலைகள் இவற்றின் மூலமும், 19,000 மைல்கட்கும் அதிகமான நீளமுடைய கிளைப்பாதைகள், பாலைவன வழிகள் ஆகியவற்றாலும் போக்குவரத்து நடைபெற்றுவருகிறது. வட அல்ஜீரியாவில் மக்கள் நெரிசல் மிக்க இடங்களை இணைக்கும் வகையில் சுமார் 3,000 மைல்கள் நீளமுடைய இருப்புப்பாதைகளும் உண்டு. இவ்விருப்புப் பாதைத் தொடர்கள் மொராக்கோ, டுனீஸியா நாடுகளின் புகை

வண்டித் தொடர்களோடு இணைப்புப்பெற்றுள்ளன. மேலும், இத் தொடர்கள் தெற்கு நோக்கி சஹாராவின் ஓரங்கள்வரையிலுங்கூட, அஃதாவது, கிழக்கில் டோக்கர்ட்வரையிலும், மேற்கில் ஃபிகுயிக் (Figuig), கோலம்ப் பெச்சார் (Colomb Bechar) வரையிலும் ஓடுகின்றன.

1938ஆம் ஆண்டு முதற்கொண்டு ஃப்ராங்க் நாணயங்களது மதிப்புகள் அச்சுறுத்தும் அளவிற்கு உயர்ந்துள்ளன. ஆனால், அல்ஜீரியாவின் வர்த்தகத்தின் உண்மையான வளர்ச்சியை அறிவதற்கு உலகப் போருக்கு முன்பு நடைபெற்ற வர்த்தகப் புள்ளிவிவரங்களோடு தற்போதைய வர்த்தகத்தை ஒப்பிடுதல் பொருந்தாது. 1939-ல் ஏற்றுமதிகளின் மதிப்பு இறக்குமதியின் மதிப்பைக் காட்டிலும் $\frac{1}{8}$ பங்கு உயர்ந்திருந்தது. ஆனால், 1956ஆம் ஆண்டிலோவெனில், இறக்குமதி ஏற்றுமதியைவிட $\frac{4}{5}$ பங்கு அதிகமாக இருந்தது. வர்த்தகப் புள்ளிவிவரங்களை எடைக் கணக்குகளைக் (quantitatively) கொண்டு ஆராய்ந்தால், உலகப் போருக்குப் பின்னர் ஏற்பட்ட வியாபார வளர்ச்சியை வர்த்தகப் பொருள்களின் மதிப்புகளை மட்டும் கொண்டு முடிவு செய்தல் எவ்வளவு தவறானது என்பதைக் காட்டுகிறது. 1956-ல் அல்ஜீரிய நாட்டு இன்தேறல் ஏற்றுமதியின் ஃப்ராங்க் மதிப்பு 1938-ல் இருந்ததனை வீட 20 மடங்காக இருந்தது. ஆனால், உண்மையில் மொத்த ஏற்றுமதியின் அளவு குறைந்துபட்டிருந்தது. [1956-ல் 13·3 மில்லியன் ஹெக்டோலிட்டர்களும் (hectolitres), அதற்கு எதிராக 1938-ல் 16·4 மில்லியன் ஹெக்டோலிட்டர்களும் ஏற்றுமதியாயின.]

1956ஆம் ஆண்டில் அல்ஜீரிய நாட்டின் அமைதி பயங்கரமாகக் குலைவுற்றிருந்தது. அப்போது அரசாங்கத்திற்கும் கலகக்காரர்களுக்கும் இடையே இடைவிடாத போர் நடந்துகொண்டிருந்தது. அச் சமயத்தில் ஃப்ராங்கின் மதிப்பு ஒரு ஸ்டெர்லிங் பவுண்டிற்கு 1,000 ஃப்ராங்குகளாக இருந்தது. அவ்வாண்டில் இறக்குமதிகளின் மதிப்பு 28 மி. பவுன்கள் அதிகரித்து மொத்தம் 272 மி. பவுன்களாக இருந்தபோது, ஏற்றுமதிகளின் மதிப்பு 12 மி. பவுன்கள் குறைவுற்று 150 மி. பவுன்கள் என இருந்தது. அல்ஜீரியாவின் முக்கிய இறக்குமதிப் பொருள்களில் சர்க்கரை ($12\frac{1}{2}$ மி. பவு.), பெட்ரோலியத்திலிருந்து கிடைக்கும் பொருள்கள் (14 மி. பவு.), மோட்டார் வாகனங்கள் அவற்றின் பாகங்கள் (21 மி. பவு.), இரும்பு, எஃகு, மற்ற உலோகச் செய் பொருள்கள் (23 மி. பவு.), பொறிக் கருவிகள் (27 மி. பவு.),

நெசவுப் பொருள்கள், துணிகள் உட்பட மற்றப் பொருள்கள் (32 மி. பவு.) ஆகியவை அடங்குகின்றன. இந்த இறக்குமதிப் பொருள்கள் எல்லாவற்றின் மதிப்பும் மொத்தத்தில் ஏறக்குறையப் பாதியாகும். ஏற்றுமதியானவற்றுள் கிட்டத்தட்ட 40 சதவீதம் இன்தேறல் வகைகளாக (57 மி. பவு.) இருந்தன. புதிய காய்கறிகளால் 10 மில்லியன் பவுன்கள், சிட்ரஸ் பழவகைகளால் 9 மில்லியன் பவுன்கள், இரும்புத் தாதுவால் 9 மில்லியன் பவுன்கள் கிடைத்தன. ஃபிரான்ஸ் நாடு இறக்குமதியில் $\frac{3}{4}$ பங்கினை (200 மில்லியன் பவுன்கள்) அளித்து, அல்ஜீரியாவின் ஏற்றுமதியில் $\frac{3}{4}$ பங்கினைத் (114 மி. பவு.) தானே வாங்கிக்கொண்டது. மேலும், அல்ஜீரியாவில் பொருள்களை இறக்குமதி செய்யும் நாடுகளில் இரண்டாவது இடத்தை வகித்தது அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளாகும் (13 மி. பவு.). ஐக்கிய அரசு (U. K.) அல்ஜீரியாவின் ஏற்றுமதிப் பொருள்களைப் பெற்ற நாடுகளுள் இரண்டாவதாக ($8\frac{1}{2}$ மி. பவு.) இருந்தது.

பிரிட்டிஷ் வர்த்தகக் குழு (British Board of Trade) வெளியிடும் புள்ளிவிவரங்களின்படி, அல்ஜீரியாவிலிருந்து 1956ஆம் ஆண்டில் ஐக்கிய அரசில் இறக்குமதியானவற்றுள் காகிதம் தயாரிக்க உதவும் எஸ்பார்ட்டோ (இதன் மதிப்பு 3·46 மி. பவு.), 8.63 மி. பவுன்கள் மதிப்புடைய உலோகத் தாதுக்கள், சிதிலமடைந்த தாதுக்கள்—பெரும்பாலும் இரும்பு(scrap)—மற்றும் பண்படுத்தப்பெறு உரங்கள் (மதிப்பு 0·27 மி. பவு.) ஆகியவை அடங்கின. இம் மூன்று பொருள்களின் மதிப்பு மட்டும் $12\frac{1}{3}$ மி. பவுன்களாகும்; அஃதாவது, 1956ஆம் ஆண்டில் ஐக்கிய அரசிற்கு அல்ஜீரியாவினின்றும் ஏற்றுமதியான பொருள்களின் மொத்த மதிப்பான $8\frac{1}{2}$ மில்லியன் பவுன்களைக் காட்டிலும் ஏறக்குறைய அரைப் பங்கு அதிகமாகும்.

அல்ஜீரியாவின் முக்கியத் துறைமுகப் பட்டினங்களாக இருப்பவை அதன் தலைநகரான அல்ஜியர்ஸ் (Algiers), ஓரான் (Oran), மோஸ்டாகனெம் (Mostaganem), போன் (Bone), ஃபிலிப்வில் (இது கான்ஸ்டன்டைன் மாநிலத்தின் துறைமுகப் பட்டினம்), பூகி (Bougie) ஆகியவையே. இந் நகரங்களின் மக்கள்தொகை மதிப்பீடுகளும், மற்றும் குறைந்தது 40,000 மக்கள் (1954-ல்) வாழும் நகரங்களுடைய மக்கள்தொகைபற்றிய விவரங்களும் பின்னே கொடுக்கப்பெற்றுள்ளன.

1954-ல் அல்ஜீரியாவின் முக்கிய நகரங்களின் மக்கள்தொகை

அல்ஜியர்ஸ் ...	*361,000*	ஃபிலிப்வில் ...	*70,000*
ஓரான் ...	*299,000*	ப்ளீடா ...	*68,000*
கான்ஸ்டன்டைன்...	*149,000*	மோஸ்டாகனெம்...	*60,000*
போன் ...	*114,000*	ஸேட்டிஃப்(Setif)...	*53,000*
ஸிடி-பெல்-ஆப்ஸ்... (Sidi-Bel-Abbes)	*81,000*	பூகி ...	*44,000*
ட்லெம்ஸென் ... (Tlemcen)	*73,000*	மஸ்காரா ...	*40,000*

டுனீஸியா: 1881ஆம் ஆண்டிலிருந்து இந் நாடு ஒரு ஃபிரெஞ்சு காப்பரசாக இருந்துவந்தது. 1955ஆம் ஆண்டில் இந் நாட்டிற்கு அதன் உள்விவகாரங்களைப் பொறுத்தவரையில் சுயாட்சி வழங்கப்பெற்றது. இறுதியில் 1956ஆம் ஆண்டு மார்ச்சில் டுனீஸியா முழுமையாகச் சுயேச்சை பெற்ற ஒரு தனியரசாக மாறியது. 1957 ஜூலை மாதத்தில் நிறுவப்பெற்ற அரசியல் அமைப்பு மன்றம் (Constituent Assembly) டுனீஸிய முடியரசை நீக்கி, பே (Bey) என்னும் அரசரைப் பதவியினின்றும் அகற்றி, நாட்டின் பிரதம மந்திரியையே அதன் தலைவராகத் (President) தேர்ந்தெடுத்தது.

ஒரு பெரிய நிலவியற் பரப்பின் பகுதிகளாக இருப்பினும், மொராக்கோ, அல்ஜீரியா, டுனீஸியா ஆகிய மூன்று நாடுகளும் சிற்சில குறிப்பிடத்தக்க அமிசங்களில், அஃதாவது, இயற்கையமைப்பிலும் அரசியலமைப்பிலும் வேறுபடுகின்றன. பெரிய, சிறிய அட்லஸ் மலைத் தொடர்கள் அல்ஜீரியாவினின்றும் தொடங்கி வடடுனீஸியாவின் குறுக்கே கடந்து செல்கின்றன. ஆனால், டுனீஸியாவில் வேளாண்மை சிறப்பாக நடைபெறும் பரப்பு, அல்ஜீரியாவில் உள்ளதைப்போல் கடற்கரைக்கும் சிறிய அட்லஸ் மலைகளுக்கும் இடையே இராமல், அட்லஸ் மலைகளது இரு தொடர்ச்சிகளுக்கும் இடையில் அமைந்துகிடக்கின்றது. மலைகளிடைச் சிக்கிய இப் பகுதியிற்றான் அல்ஜீரியாவின் இடைப் பீடபூமி (intermediate plateau) தனது உயரத்தில் குறைவுற்று இறுதியில் மெஜர்டா (The Mejerda) ஆற்றின் பள்ளத்தாக்கில் போய் முடிவடைகின்றது. மெஜர்டா ஆறு, இப் பீடபூமியின்மீது உற்பத்தியாகித் தனது கீழ்ப்பாட்டைகளில் குளிர்கால மாரியின் போது தவறாது தனது கரைகளைப் பிதிர்த்துக்கொண்டு பெருக்கெடுத்தோடுகின்றது. இப் பெருக்கின்மூலம் அருகிலுள்ள சமவெளிகளின் பாசனத்திற்குத் தேவையான நீர் கிடைப்பதோடு

மட்டுமன்றி, அச் சமவெளிகளின் வளப்பமும் அதிகரிக்கின்றது. அட்லஸ் மலைகளுக்குத் தெற்கில், கேப்ஸ் வளைகுடாவிலிருந்து (Gulf of Gabes) உள்நாடு நோக்கி, டுனீஸிய எல்லையையும் கடந்து, அல்ஜீரியாவினுள்ளும் சுமார் 250 மைல்கள் தொலைவிற்கு ஆழங் குறைந்த உவர் ஏரிகள் [ஷாட்ஸ் (shotts)] நிறைந்த ஒரு பரப்புக் காணப்பெறுகின்றது. இந்த ஏரிகள், வளஞ்செறிந்த தென்பகுதிக் கும் வரண்ட பாலைகளடங்கிய வடபகுதிக்கும் இடையே ஒட்டகங் களின்மூலம் வர்த்தகம் நடைபெறத் தடையாக அமைகின்றன. ஷாட்ஸ் எனப்பெறும் இந்த ஏரிகள் கடல் மட்டத்திற்குக்கீழ் உள்ளன. கடலின் உள்நாடு நோக்கிப் பரவிய ஒரு பகுதியாக இந்தஏரிகளை மாற்றுவதற்கான திட்டமொன்று வகுக்கப்பெற்றது. ஆனல், இத் திட்டம் பொருளாதாரவகையில் சிக்கனமற்றது எனக் கருதப்பெறவே கைவிடப்பட்டது. தென்பகுதியிலுள்ள பாலைவனச் சோலைகளில் 3 மில்லியனிற்கும் அதிகமான பேரீச்சை மரங்களும், ஸாஹெல் (Sahel) எனப்பெறும் தென்கிழக்குக் கடற்கரைப் பகுதி யில் 22 மில்லியன் ஆலிவ் மரங்களும் உள்ளன என மதிப்பிடப் பெற்றுள்ளது.

வேற்றுமைகள் சில இருந்தபோதிலும், டுனீஸியா பொருளா தார அடிப்படையிலும் வர்த்தக முறையிலும் வட அல்ஜீரியா வின் ஒரு சிறிய பிம்பமேயாகும். வட அல்ஜீரியாவின் பரப்பில் அரைப்பங்கினுஞ் சற்று அதிகமான பரப்பளவுடைய(48,000 சதுர மைல்கள்) டுனீஸியா இங்கிலாந்தைவிடச் சற்றேதான் சிறியது. இதன் மக்கள்தொகை (இங்குள்ள 150,000 ஃபிரெஞ்சு நாட்டின ரும் 90,000 இத்தாலியர்களுமுட்பட 4 மில்லியன்கள்) அதன் அண்டை நாட்டின் மக்கள்தொகையில் 50 சதவீதத்திற்கும் குறைவு. ஆனல், இந் நாடு அல்ஜீரியாவின் காலநிலையையும் இயற்கை வளங்களையும் ஒத்த தன்மைகளைப் பெற்றுள்ளது. இதன் பரப்பில் சுமார் $\frac{1}{3}$ பாகம் உழத்தக்க நிலம்; 1 சதவீதத் திற்கும் குறைந்த பரப்பு மேய்ச்சல் தரை; 8 சதவீதத்திற்கும் சற்றுக் குறைந்த பரப்பு வனங்கள் அடர்ந்தது. எஞ்சியுள்ள 60 சத வீதப் பரப்பில் ஏறத்தாழ ஒரு பாதி தற்போது பயன்பட்டுவரா ததும், ஆனல், வருங்காலத்தில் பயன் தருவதுமான பரப்பு ஆகும். மற்ருெரு பாதி கட்டடம்போன்ற வாழ்க்கை வசதிகள் அமைந்த பரப்பும், தரிசுநிலம், இன்ன பிற நிலப்பரப்பும் ஆகும். செம்மறி யாடுகளும்(1954–55-ல் சுமார் 3மில்லியன்கள்)வெள்ளாடுகளுமே (1·4 மில்லியன்கள்) கால்நடைகளுள் எண்ணிக்கையில் மிகுந் தவை. மேலும், ஈங்கு அல்ஜீரியாவில் உள்ளவற்றைக் காட்டிலும் அதிகமான ஒட்டகங்களும் ($\frac{1}{4}$ மில்லியன்கள்) $\frac{1}{2}$ மில்லியனிற்கும்

மேற்பட்ட கால்நடைகளும் இருக்கின்றன. டுனீஸியாவின் முக்கிய விளைபொருள்கள் கோதுமையும் (600.000 டன்கள்) பார்லியும் (200.000 டன்கள்) ஆகும். இங்குப் பழப்பயிர்கள் ஏராளம்—1955 ஆம் ஆண்டில் 150,000 டன் திராட்சை; 35–45,000 டன் பேரீச்சம்பழம்; 45 000 டன் ஆரஞ்சு. டுனீஸியாவின் ஏற்றுமதி வர்த்தகத்தில், அல்ஜீரியாவில் இருப்பதைப்போன்று இன்தேறல் ஒரு முதன்மையான கூறு அன்று. ஆனல்,டுனீஸியா அல்ஜீரியாவை விட அதிக அளவு ஆலிவ் எண்ணெயை உற்பத்தி செய்கின்றது. 1954ஆம் ஆண்டில் டுனீஸியா 60,000 டன் ஆலிவ் எண்ணெயை உற்பத்தி செய்தது. ஆனல். ஆலிவ் நிலையான பயிர் விளைச்சல் தருவது அன்று; இது ஏற்ற இறக்கங்களுக்கு அடிக்கடி இலக்காகும் ஒரு பயிராகும். இதை மெய்ப்பிக்கும் வகையில் 1955 ஆம் ஆண்டில் ஆலிவ் எண்ணெயின் உற்பத்தி 1954 ஆம் ஆண்டில் இருந்ததில் அரைமடங்கிற்கும் கீழாகக் குறைந்தது. மெஜெர்டா ஆற்றுக்கு வடச்சேயுள்ள குன்றுச் சரிவுகளில் காணப்பெறும் வனங்களில் கார்க்-ஓக் மரங்கள், மேலும் தோல் பதனிட உதவும் பட்டையைக் கொண்ட மற்றோர் ஓக் மரவகை முதலானவை நிறைய வளர்கின்றன. எஸ்பார்ட்டோ புல்வசையின் விளைச்சலும் டுனீஸியாவில் அதிகம். அல்ஜீரியாவைப் போன்றே டுனீஸியாவிலும் இரும்புத் தாதுவும் பாஸ்ஃபேட்டுகளும் உண்டு. பாஸ்ஃபேட்டு (2 மில்லியன் டன்கள்), இரும்புத் தாதுவைப்போல் இரு மடங்கு கிடைக்கிறது.

அல்ஜீரியாவைப் போன்றே. இங்கும் வர்த்தகம் ஃபிரெஞ்சு ஃப்ராங்க் நாணயத்தையே அடிப்படையாகக் கொண்டுள்ளது. 1956ஆம் ஆண்டில் டுனீஸியாவில் இறக்குமதியான பொருள்களின் மதிப்பு 63 000 மில்லியன் ஃப்ராங்குகளாகவும் (தோராயமாக 63 மி. பவு), ஏற்றுமதியின் மதிப்பு 37.மி. பவுன்களாகவும் இருந்தது. இறக்குமதிச் சரக்குகளில் மிகுதியானது சர்க்கரை (4 மில்லியன் பவுன்கள்). எனினும், மோட்டார் வண்டிகள், அவற்றின் பாகங்கள் முதலியவற்றின் மதிப்பும் கிட்டத்தட்டச் சர்க்கரையின் மதிப்பை நெருங்கிற்று. நெசவு நூல்கள், துணிகள், ஆடைகள் இவை 7 மி. பவு. ஏற்றுமதிப் பொருள்களுள் பாஸ்ஃபேட்டு ($5\frac{3}{4}$ மி. பவு.), இரும்புத் தாது (4 மி. பவு.), கோதுமை ($4\frac{3}{4}$ மி. பவு.), ஆலிவ் எண்ணெய் ($3\frac{3}{4}$ மி. பவு.) முதலியவை முக்கியமானவை. அல்ஜீரியாவில் உள்ள வியாபாரங்களின் அளவும் வகைகளும் பெரும்பாலும் இங்கும் உண்டு.

டுனீஸியாவின் உள்நாட்டுப் போக்குவரத்துத் தேவைகளுக்கு 1,300 மைல் இருப்புப்பாதைகளும் 5,600 மைல் சாலைகளுமே

பயன்படுகின்றன. சாலைகளுள் பெரும்பாலானவை நெடுஞ்சாலைகளே. இவை பிட்டுமன் (bitumen) போட்ட சாலைகளாகவோ, கற் சாலைகளாகவோதாம் இருக்கின்றன. உள்நாட்டு, வெளிநாட்டு விமானப் போக்குவரத்தும் விரைவாக முன்னேற்றமடைந்து கொண்டுவருகின்றது. இத்தகைய முன்னேற்றங்கள் ஏற்பட்டுள்ள போதிலும், டுனீஸியாவின் அயல்நாட்டு வாணிபம் இன்னும் கப்பல் போக்குவரத்தையே பெருமளவுக்கு நம்பியுள்ளது. டுனீஸியாவின் துறைமுகப்பட்டினங்களில் பெரும்பாலானவை திறந்த கப்பல் தங்குமிடங்களாகத்தான் (open roadsteads) இருக்கின்றன. இதன் தலைநகரும் அயல்நாட்டு வாணிபத்தின் தலைமைக் கேந்திரமுமான ட்யூனிஸ் (Tunis) நகருங்கூட (இந் நகர் காப்பரசின் வடகிழக்கு மூலையில் அமைந்துள்ளது) ஆழங்குறைந்த ஒரு காயலின் (lagoon) தலைப்பில்தான் அமைந்துகிடக்கின்றது. ஆனால், இத்தகைய குறைபாடுகள் இருப்பினும், கடலில் செல்லும் கப்பல்கள் 21 அடி ஆழங் கொண்ட ஒரு கால்வாயின்மூலம் ட்யூனிசை அடைகின்றன. இக் கால்வாயானது காயலின்மூலம் கடற்கரையின்மீதுள்ள லா கோலெட் (La Goulette) என்னுமிடம்வரையில் கப்பல் போக்குவரத்துக்கு உகந்ததாக ஆக்கப்பெற்றுள்ளது. வட கடற்கரைமீது மற்றொரு காயலின் தலைப்பிலுள்ள பைஸெர்ட்டா (Bizerta) என்னுமிடத்தில் ஃபிரான்ஸ் நாடு ஒரு கப்பல் தளத்தை அமைத்துள்ளது. கிழக்குக் கரைமீதிருக்கும் ஸுஸா [Susa (Soussa)], ஸ்ஃபாக்ஸ் (Sfax), கேப்ஸ் (Gabes) முதலிய துறைமுகங்களின் வாயிலாகவே தான் வர்த்தகம் நடைபெறுகிறது.

டுனீஸியாவின் பெருநகரங்களின் மக்கள்தொகை (1956)

ட்யூனிஸ்	... 410,000	மென்ஸெல்-போர்கீபா (முன்னைய ஃபெர்ரிவில்)	35,000
ஸ்ஃபாக்ஸ்	... 66,000	லா கோலெட்	... 26,000
ஸுஸா	... 48,000	கேப்ஸ்	... 24,000
பைஸெர்ட்டா	... 47,000		
கைருவான் (Kairouan)	... 40,000		

மொராக்கோ : சுயேச்சை பெற்ற முடியரசான மொராக்கோ ஆஃப்ரிக்காவின் வடமேற்கு மூலையில் அமைந்திருக்கின்றது. இந் நாடு ஜிப்ரால்டர் ஜலசந்தியிலிருந்து மத்தியதரைக் கடலையொட்டிக் கிழக்கேயும், அட்லான்டிக் பெருங்கடலையொட்டித் தெற்கேயும் பரவியுள்ளது. முன்பு இந் நாடு ஒரு சுல்தானின் ஆதிக்கத்தின்கீழ் இருந்தது. பின்னர் இது 20ஆம் நூற்றாண்டின்

முதல் பாதியின் பெரும்பகுதியில் ஐரோப்பியரது கட்டுப்பாட்டிற்குக் கீழ்ப்பட்டது. 1912-ஆம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் மொராக்கோ சுல்தானோடு ஃபிரான்ஸ் ஒரு சமாதான உடன்படிக்கையை ஏற்படுத்திகொண்ட பின்னர் மொராக்கோ ஒரு ஃபிரெஞ்சுக் காப்பரசாகக் நிலைநாட்டப்பெற்றது. அதே ஆண்டு நவம்பர் மாதத்தில் நடந்த ஃப்ராங்கோ—ஸ்பெய்ன் மாநாடொன்று மத்தியதரைக் கடலையொட்டிய வடமொராக்கோவின் பகுதியில் ஸ்பெய்ன் நாட்டின் செல்வாக்கு ஏற்படுவதை அமோதித்தது. முதல் உலகப் போருக்குப் பின்னர் ஃபிரான்ஸ், பிரிட்டன் ஸ்பெய்ன் ஆகிய நாடுகள் டான்ஜியெரைச் (Tangier) சுற்றிலும் ஓர் அனைத்துலகப் பிரதேசத்தை (international zone) நிர்மாணித்தன. இதனை யடுத்து அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளுட்பட மற்ற வல்லரசுகளும் இந்தப் பிரதேசத்தின் நிர்வாகத்தில் பங்குகொண்டன.

இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பின்பு மொராக்கோவில் தேசீய உணர்ச்சி தலைதூக்கவே, ஃபிரெஞ்சு நாட்டின் ஆட்சிக்கு எதிராக மக்கள் கிளர்ச்சி செய்தனர். பின்னர் 1955-ல் அதுவரையில் நாடுகடத்தப்பெற்றிருந்த சுல்தானை ஃபிரான்ஸ் திரும்ப அழைத்து. 1956ஆம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதத்தில் சுல்தானுக்குப் பூரண சுதந்திரத்தை அளித்தது. ஸ்பெய்ன் நாடும் ஃபிரான்ஸின் செய்கையைப் பின்பற்றி வடமொராக்கோவில் தனக்குச் சார்ந்திருந்த பகுதியை சுல்தானுக்கு விட்டுக்கொடுத்தது. டான்ஜியெர் பகுதியிலும் சுல்தானின் ஆட்சி அக்டோபர் மாதத்தில் வெளிவல்லரசுகளால் திரும்ப ஏற்படுத்தப்பெற்றது. அமைச்சர் சபை (காபினெட்) ஆட்சி முறையை மொராக்கோ சுல்தான் ஏற்படுத்தினர். மொராக்கோ ஐக்கிய நாடுகள் அவையில் ஒரு தனிப்பட்ட சுயேச்சை அரசாக அங்கம் வகிக்கும் அனுமதியைப் பெற்றது. 1957ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு மாதம் மொராக்கோ சுல்தான் தனக்கு அரசர் பட்டம் சூட்டிக்கொண்டதைத் தொடர்ந்து ஷெரீஃப்பியன் பேரரசு (Shereefian Empire) மொராக்கோ முடியரசாக (The Kigndom of Morocco) உருவாகியது.

மத்தியதரைக் கடற்கரைமீதுள்ள பல இடங்களை இன்னும் ஸ்பெய்ன் நாடே வைத்துக்கொண்டுள்ளது. கடந்த பல நூற்றாண்டுகளில் இவ்விடங்களை ஸ்பெய்ன் நாடு தனியுரிமையைப் பெற்றது. மேலும், தென்மேற்கு மொராக்கோவிலுள்ள இஃப்னி (Ifni) என்னும் சிறிய நிலப்பரப்பும் 1860ஆம் ஆண்டிலேயே ஸ்பெய்ன்

நாட்டிற்கு உரியதென அளிக்கப்பெற்ற போதிலும், 1935ஆம் ஆண்டுவரையில் இஃப்னியில் குடியேற்றம் ஏற்படவேயில்லை. மொராக்கோவில் மத்தியதரைக் கடற்கரைமீது ஸ்பெய்னுக்கு உரிமையுள்ள பரப்புகளான ஸியூடா (Ceuta), மெலில்லா (Melilla), இன்ன பிற பகுதிகளின் மொத்தப் பரப்பு 82 சதுர மைல்களாகும். இவற்றின் மக்கள்தொகை சற்றேறக்குறைய 150,000. இப் பரப்புகள் சிறியவையேயெனினும், இவை மிகுந்த வர்த்தகச் சிறப்பும் போர்க்கால முக்கியத்துவமும் கொண்டவை. இங்கிலாந்திலுள்ள சிறிய கவுன்டிகளிலொன்றின் அளவினையுடைய இஃப்னி 750 சதுர மைல் பரப்பளவும் 40,000 மக்கள்தொகையும் கொண்டது. ஆனல், இது பெரும்பாலும் பாலைவனமே. மொராக்கோ சுல்தான் திரும்பவும் அரியணைக்குக் கொணரப்பெற்றதிலிருந்தே இஃப்னி பகுதி வாக்குவாதங்கள் பல எழுவதற்கு மூல காரணமாக இருந்துவந்திருக்கின்றது. 1957ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் மொராக்கோவின் அரசர் என்னும் முறையில் சுல்தான் அமெரிக்கா சென்றிருந்தபோது, இஃப்னி பகுதி மொராக்கோ நாட்டு விடுதலைப் படையினுல் (Liberation Armv) பலமாகத் தாக்கப்பட்டது. இப் படை அதற்கு முன்னர் ஃபிரெஞ்சுக்காரர்களையுங்கூடத் துன்புறுத்திவந்தது; சுல்தானது ஆணைக்கு இப்படையினர் அடங்கி நடக்கச் சிறிதும் விரும்பவில்லை. பிறகு கடுமையான சண்டைக்குப் பின்னர் பழைய நிலையே (status quo ante) திரும்ப ஏற்படுத்தப்பெற்றது.

மொராக்கோவின் பரப்புச் சுமார் 160,000 சதுர மைல்கள். இது பிரிட்டனின் அளவைப்போல் ஏறக்குறைய இரு மடங்காகும். இங்குச் சுமார் 10 மில்லியன் மக்கள் வாழ்கின்றனர். தற்போதுள்ள சூழ்நிலையில் மொத்தப் பரப்பில் 20 சதவீதம் உழவுத் தொழிலுக்கு உகந்ததென்றும், கிட்டத்தட்ட 25 சதவீதம் மேய்ச்சல் பரப்பென்றும், மேலும் 10 சதவீதத்திற்கும் அதிகமான பரப்பு வனங்கள் அடங்கியதென்றும் மதிப்பிடப்பெற்றுள்ளது; மற்றும் 20 சதவீதம் பயன்படுத்தப்பெறுதுள்ளது. ஆனல், பயன்படுத்தத்தக்கதெனவும், எஞ்சியுள்ள 25 சதவீதம் கட்டடங்கள் போன்றவை கட்டப்பெற்றுள்ள பரப்பெனவும் தரிசு எனவும் வகைப்படுத்தப்பெற்றுள்ளது. மொராக்கோ ஒரு மலைப்பாங்கான நிலப்பரப்பு. கடற்கரையை யொட்டி ஆங்காங்கே சிற்சில பகுதிகளிற்ருன் நிலத்தின் உயரம் 600-லிருந்து 700 அடிக்கும் கீழ்ச் செல்லுகின்றது. இப் பகுதிகள் ஸெபு (Sebu) பள்ளத்தாக்கு ஒன்றில் மட்டுந்தான் உள்நாடு நோக்கி விரிந்துள்ளன. வடக்கில் கடற்கரையை ஒட்டினுற்போல 6,000 முதல் 7,000வரை உயரங்

கொண்ட எர் ரிஃப் (Er Rif) என்னும் மலைத்தொடர்தான் அரை விடுதலையடைந்துள்ள ஆதிக்குடிகள் வாழும் பகுதியாக இருக்கிறது. இன்னும் தெற்கில், மிக்குயர அட்லஸ் மலைகள் (The High Atlas - இவற்றின் உச்சிகள் 13,000' முதல் 15000' வரைப்படும் உயரமுடையன) ஓர் அகன்ற தொடராக அல்லது இப் பகுதியின் பெரும் பரப்பை அடைக்கும் பல அடுத்தடுத்த தொடர்களாகத் தென்மேற்கிலிருந்து வடகிழக்காக ஓடுகின்றன. இவற்றின் தென்கிழக்கு ஓரங்கள் ஸஹாராவிலிருந்து கிளம்பும் வரண்ட காற்றுகளால் தாக்கப்படுகின்றன. இந்த ஓரங்கள் பொதுவாகத் தாவர, மற்றும் மக்கள் நடமாட்டமற்றுக் காணப் படுகின்றன. ஆனால், இவற்றின் வடமேற்குச் சரிவுகளின் கீழ்மட்டங்களில் காடுகள் அடர்ந்து வளர்ந்துள்ளன. இந்த மலைகள் மத்திய தரைக் கடலை அணுகும் பகுதியில் கடற்கரைத் தொடர்களோடு இணைந்துவிடுகின்றன. இம் மலைத்தொடர்களுக்கு இடையேயுள்ள பரப்பில் அட்லான்டிக் கடற்கரைவரையிலும் பரவியுள்ள மேட்டுநிலங்களும் தாழ்நிலங்களும் அடங்கியுள்ளன. மேலும், தெற்கில் கடற்கரையை அடுத்தாற்போல் சமநிலங்களும் இவற்றையடுத்து மலைத்தொடர் மட்டம் வரையில் செல்லும் மேட்டு நிலங்களும் இருக்கின்றன. மலைகளினூடே பாயும் ஆறுகள் கப்பல் செல்லத் தகுந்தவை அல்ல. உயரங் குறைந்த நிலப்பரப்பைக் கடக்குமிடத்தே, இவ்வாறுகள் ஒன்று வரண்டு போகின்றன; அல்லாக்கால் மலைகளின்மீது பனிப்படிகங்கள் உருகும் சமயத்தில் தவிரப் பிற பருவங்களிலெல்லாம் தமது நீரளவில் வெகுவாகக் குன்றிவிடுகின்றன. ஆயினும், இந்த ஆறுகள் பல இடங்களில் நீர்ப்பாசனத்திற்குப் பயன்படுவனவாக இருக்கின்றன.

மொராக்கோவில் வாழும் மூர்கள் தீவிரமான முகம்மதியர்களாவர். மொராக்கோ நாடு ஃபிரான்ஸின் கட்டுப்பாட்டிற்குக் கீழ் வரும்வரையில், இந் நாட்டு அரசாங்கம் வெளியுலகத் தொடர்பின்றி இருந்தது. அச் சமயத்தில் அயல்நாட்டு வாணிபம் ஆதரிக்கப்பெறவில்லை; அப்போது மொராக்கோ இருப்புப்பாதைகளற்றும், சக்கரம் பூட்டிய வண்டிகளற்றும் இருந்தது. ஐரோப்பியர் இந் நாட்டின் விவகாரங்களில் தலையிட்டதன் விளைவாகப் பெருத்த மாறுதல்கள் ஏற்பட்டுள்ளன. இங்கு தான் நிறுவியிருந்த காப்பரசை ஃபிரான்ஸ் துறந்த ஆண்டிலிருந்து இன்றுவரை பலர் மொராக்கோவினின்று வெளியேறியிருக்கின்றனர். எனினும், இங்கு இன்னும் அரைமில்லியன் ஐரோப்பியர்களாவது (இவர்களுட் பெரும்பாலோர் ஃபிரான்ஸ் நாட்டினரே) உள்ளனர் என மதிப்பிடப்பெற்றுள்ளது. ஐரோப்பியர்களில் பலர் நகரங்களில்

வாழ்கின்றனரெனினும், பெருவாரியானஐரோப்பியர்கள் நாட்டுப் புறங்களிலேதான் வசிக்கின்றனர். ஈங்கு அவர்களது குடியேற் றத்திற்கான வசதிகள் அமைத்துத்தரப்பெற்றதால், அவர்கள் பேரளவில் நாட்டுப்புறத்தே குடியேறி, நவீன கால முறைகளைப் பின்பற்றி வேளாண்மைத் தொழிலை வளர்த்துவருகின்றனர்.

மொராக்கோவின் இயற்கை வளங்கள் அல்ஜீரியா, டுனீஸியா ஆகிய இரண்டிலுமுள்ளவற்றையே பெரிதும் ஒத்துள்ளன. அல்ஜீரியா, டுனீஸியாவில் உணவுப் பயிர்களுள் கோதுமை முதலிடத்தைப் பெற்றிருப்பதற்கு மாறாக, மொராக்கோவில் பார்லி முக்கியமான கூலமாக 5 மில்லியன் ஏக்கர்கட்கும் அதிகமான பரப்பில் பயிராகின்றது. இதன் மொத்த விளைச்சல் 2 மில்லியன் டன்களாகும். இதற்கெதிராக 1 மில்லியன் டன்களுக்கும் மேற்பட்ட கோதுமை 4 மில்லியன் ஏக்கர்களில் விளைகின்றது. இந்நாட்டில் கோதுமை சிறப்பாகப் பயிரிடப்பெறுவதில்லை; ஓர் ஏக்கருக்கு இதன் சராசரி விளைச்சல் 10 புஷல்களே (bushels). மற்றும் பல உணவுப் பயிர்களும் கிழங்குப் பயிர்களும் ஓரளவுக்கு உற்பத்தி செய்யப்பெறுகின்றன. கோதுமைக்கும் பார்லிக்கும் அடுத்தாற் போல் பழவகைகளே சிறப்புப் பெறுகின்றன. இன்தேறலுக் கென்றே பயிரிடப்பெறும் திராட்சையின் உற்பத்தி 1955ஆம் ஆண்டில் $\frac{1}{4}$ மில்லியன் டன்களுக்கும் மேற்பட்டிருந்தது. ஆரஞ்சுகளின் அளவு 220,000 டன்களாகவும், எலுமிச்சை 6,000 டன்களாகவும், பேரீச்சை 95,000 டன்களாகவும் இருந்தது. மேலும், இங்கு உற்பத்தியாகும் 70,000 டன்முதல் 90,000 டன்வரையிலுள்ள ஆலிவ் பயிர்களின்மூலம் 10,000-லிருந்து 25,000 டன் வரையிலும் ஆலிவ் எண்ணெய் கிடைக்கின்றது. ஆளிவிதை (linseed) கிடைப்பதற்காகவே அடிக்கடி மிகவும் வேறுபடும் பரப்புகளில் (200,000 ஏக்கர்வரை) சணல்நார் வளர்க்கப்பெறுகின்றது. இதன் விளைநிலப் பரப்பைப் போன்றே உற்பத்தியும் நிறைய மாறுதல்களுக்கு 30,000 டன்கள்வரை இலக்காகின்றது. ஆனால், ஃபிரெஞ்சு மொராக்கோவில் நடைபெற்றுவரும் பண்ணைத் தொழிலின் சீரிய அமிசம் யாதெனில், இதன் அண்டை நாடுகளில் இருப்பவற்றைக் காட்டிலும் நிறையக் கால்நடைகள் ஈங்கு இருக்கின்றன. 1955-ல் இந்நாட்டில் $2\frac{3}{4}$ மில்லியன் கால்நடைகளும், 16 மில்லியன்கட்கும் அதிகமான செம்மறியாடுகளும், 10 மில்லியன்களுக்கும் மேற்பட்ட வெள்ளாடுகளும், 230,000 ஒட்டகங்களும், மொத்தமாக $1\frac{1}{2}$மில்லியன் கழுதைகளும் குதிரைகளும் உண்டு. இங்குக் காணப்பெறும் பெரிய வனங்கள், அதிலுஞ் சிறப்பாகக் 'கார்க் ஓக்' மர வனங்கள் மட்டுமே 1,000

சதுர மைல்களுக்கும் அதிகமான பரப்புடையனவாகின்றன. மொராக்கோவில் மீன்பிடித்தல் தொழிலின் [டன்னி (tunny), ஸார்டைன் (sardines), லாப்ஸ்டெர் (lobsters) இன்ன பிற மீன் வகைகளைப் பிடித்தல்] வளர்ச்சிக்கு ஃபிரெஞ்சு நாட்டு மீனவர்கள் பெருங்காரணமாக இருந்திருக்கின்றனர்.

மொராக்கோவில் அகப்படும் தாதுப்பொருள்களுள் இரும்புத் தாதுவும் ஒன்று. ஆனால், இங்கு இரும்புத் தாது அல்ஜீரியாவில் வெட்டியெடுக்கப்பெறுவதைப்போன்று அத்தனை பெருத்தஅளவில் வெட்டியெடுக்கப்பெறுவதில்லை. 1956ஆம் ஆண்டில் இந் நாட்டில் $1\frac{3}{4}$ மி. டன்கள் இரும்புத் தாது எடுக்கப்பெற்றது. டுனீஸியா வைப் போன்று இந் நாட்டிலும் பாஸ்ஃபேட்டு பாறை இரும் பைக் காட்டிலும் உயர்ந்த அளவில் (1956-ல் சுமார் $5\frac{1}{2}$ மி. டன் கள்) உற்பத்தி செய்யப்பெறுகிறது. கஸப்ளாங்கா (Casablanca) நகரத்திற்கும் அகாடிர் (Agadir) நகரத்திற்கும் ஏறக்குறைய நடுவே அமைந்துள்ள சிறிய துறைமுகமான ஸாஃபி (Safi) தற் போது வளர்ச்சியடைந்துவருகிறது. இப் பட்டினத்திலிருந்து சுமார் 50 மைல்கள் தொலைவில் பாஸ்ஃபேட்டுப் பாறைகள் மிகப் பெரிய பரப்பில் காணப்பெறுகின்றன. இச்சுரங்கங்கள் திட்டமான அகல (standard gauge) இருப்புப்பாதைமூலம் ஸார்டைன் வகை மீன்களைப் பிடிக்கும் தொழிலின் கேந்திரமாகவுள்ள ஸாஃபியுட னும் கஸப்ளாங்காவுடனும் இணைப்புப்பெற்றுள்ளன. இவ்விரு துறைகளிலும் பாஸ்ஃபேட்டுகளை ஏற்றுமதி செய்வதற்குச் சிறப் பான வசதிகளுண்டு. கஸப்ளாங்காவினின்றும் போகும் மற்றொரு முதன்மையான இருப்புப்பாதை, ரபாட் (Rabat), மெக்னிஸ் (Meknes), ஃபெஸ் (Fez) ஆகிய நகரங்களின் வழியே சென்று, மேலும் கிழக்காகத் தொடர்ந்து, மொராக்கோவின் முக்கியமான எல்லைப்புற நகரமான உஜ்டாவை (Ujda) அடைகிறது. பின்னர் உஜ்டாவிலிருந்து தெற்காகக் கிளம்பும் இப் பாதையின் ஒரு கிளை பெரிய அட்லஸ் மலைகளின் குறுக்கே ஓடி சஹாராவின் ஓரங்கள் வரையிலும் செல்லுகிறது. உஜ்டாவிற்கு அப்பால் எல்லைப்புறப் பகுதியில் இத் தொடர் அல்ஜீரியா நாட்டு ரெயில்வேயுடன் இணைந்துவிடுகிறது. மொத்தமாக, மொராக்கோவில் ஆயிரம் மைல் தொலைவிற்கும் மேற்பட்ட ரெயில்வேயும், கிட்டத்தட்ட 8,000 மைல் பெருஞ்சாலைகளும் இரண்டாந்தரச் சாலைகளும் உண்டு.

1956ஆம் ஆண்டில் ஃபிரெஞ்சு, ஸ்பானிஷ் காப்பரசுகளும், டான்ஜியெர் சர்வதேசப் பிரதேசமும் சுல்தானின் ஆணைக்கு

மாற்றப்பெற்றதும், மொராக்கோவின் அயல்நாட்டு வாணிபம் பல நாடுகளது கட்டுப்பாட்டின்கீழ் இருப்பதினின்றும் நீங்கி, ஓர் ஐக்கியத் தனியரசின் கட்டுப்பாட்டின்கீழ் வந்தது. இத்தகைய மாறுதல்கள் ஏற்படச் சிறிது காலம் பிடிப்பது இயற்கை. ஆகவே, 1956ஆம் வருடத்திய வர்த்தகப் புள்ளிவிவரங்கள் இன்னும் பழைய முறைகளைப் பின்பற்றித்தான் வெளியிடப் பெற்றுள்ளன. முன்னுளைய ஃபிரெஞ்சுப் பகுதியின் வியாபாரம், மொராக்கோ முழுவதிலுமுள்ள வர்த்தகத்தில் மிகப் பெரிய அளவாக இருந்துவருகின்றது. எனவே, வருங்காலத்திய புள்ளி விவரங்கள் எவ்வாறு இருக்கக்கூடும் என்பதை அப் பகுதியின் வியாபாரப் புள்ளிவிவரங்களே நன்கு உணர்த்தி நிற்கும். ஆனால், மொராக்கோவின் அரசியல் நிலைமை மாறியிருக்கிறது; எனவே, முன்னுளைய ஃபிரெஞ்சுப் பகுதியில் 1956-ல் இறக்குமதியானவற்றின் மதிப்பு 155,559 மில்லியன் ஃப்ராங்குகள் (156 மி. பவு.) எனவும், ஏற்றுமதிகளின் மதிப்பு 118,829 மில்லியன் ஃப்ராங்குகள் (சுமார் 119 மி. பவு.) எனவும் கணக்கிடப்பெற்றது எனக் குறித்தல் சாலும். இங்கு இறக்குமதியான பொருள்கள் என்றும் போல் தட்டுமுட்டுப் பொருள்களாகவும், ஏற்றுமதிப் பொருள்கள் முக்கியமாகத் தாதுப் பொருள்களாகவும், கூலங்களாகவும் (cereals), ஸிட்ரஸ் பழவகைகளாகவும், ஸார்டைன் மீன்களாகவும் இருந்தன. மொத்தத்தில் ஏறக்குறைய அரைப்பங்கு இறக்குமதி (75 மி. பவு.) ஃபிரான்ஸிலிருந்து வந்தது. அரைப்பங்கிற்கும் அதிகமான ஏற்றுமதியை (63 மி. பவு.) ஃபிரான்சே ஏற்றுக் கொண்டது.

மொராக்கோ முடியரசிற்கான புள்ளிவிவரங்கள் இன்னும் கிடைக்கவில்லை. எனவே, பிரிட்டிஷ் வர்த்தக, கப்பல் போக்குவரத்துத் துறைக் கணக்கீடுகளே மொராக்கோவோடு ஐக்கிய அரசு (U. K.) வைத்துக்கொண்டுள்ள வர்த்தகம்பற்றிய விவரங்களை நன்கு அறிய உதவுகின்றன. மொராக்கோவில் அமைதி ஓரளவுக்குக் குலைந்தும், அதன் வர்த்தகத்தில் பருவத்திற்குப் பருவம் மாறுபாடுகள் இருந்தும்கூட, இவற்றிற்கெல்லாம் விட்டுக் கொடுத்துப் பார்க்கையில், பிரிட்டிஷ் நாட்டின்மூலம் வெளியிடப் பெறும் புள்ளிவிவரங்கள் யாவும், இதுகாறும் மொராக்கோவின் வர்த்தகம் நிலைகுலையாது சீராக இருந்துவந்திருக்கின்றது என்பதை உணர்த்தி நிற்கின்றன. பின்னே குறித்துள்ள புள்ளிவிவரங்கள் 1955, 1956, 1957ஆம் வருடங்களில் நடைபெற்ற வர்த்தகம்பற்றியவை.

மொரோக்கோவிலிருந்து ஐக்கிய அரசின் இறக்குமதிச் சரக்குகள்

பொருள்	1955	1956	1957
சுண்ணும்பு பாஸ்ஃபேட்டுகள் ...	682,040 டன்கள் 4,756,565 மி. பவு.	706,737 டன்கள் 5,020,134 மி. பவு.	609 714 டன்கள் 5,125,465 மி. பவு.
இரும்புத் தாதுக்கள்...	449,110 டன்கள் 2,455,637 மி. பவு.	650,447 டன்கள் 3,771,320 மி. பவு.	637,029 டன்கள் 3,841,708 மி. பவு.
உணவுப் பயிர்கள் ...	221,871 அந்தர் 711,543 மி. பவு.	155,842 அந்தர் 561,674 மி. பவு.	114,703 அந்தர் 294,509 மி. பவு.
பழவகைகளும்காய்கறிகளும் ...	147,416 அந்தர் 584,236 மி. பவு.	75,930 அந்தர் 385,110 மி. பவு.	73,046 அந்தர் 303,134 மி. பவு.
ஆட்டு ரோமம் ...	293,032 பவு.	186,273 பவு.	342,520 பவு.
எஸ்பார்ட்டோ ...	9,974 டன்கள் 193,665 பவு.	7,762 டன்கள் 174,538 பவு.	28,870 டன்கள் 625,935 பவு.

மொராக்கோவினின்றும் ஐக்கிய அரசினுள் 1957-ல் இறக்குமதியானவற்றின் மொத்த மதிப்பு 12·9 மில்லியன் பவுன்களாகவும், மொராக்கோவிற்கு ஐக்கிய அரசு ஏற்றுமதி செய்தவற்றின் மதிப்பு 6·4 மில்லியன் பவுன்களாகவும் இருந்தது.

மொராக்கோவின் முக்கியமான நகரங்கள் கடற்கரையை யொட்டியும், கடற்கரைக்கும் மலைகளுக்கும் இடைப்பட்ட பகுதியிலும் அமைந்திருக்கின்றன. கடற்கரையின் வடக்கு முனையிலுள்ள ரபாட் (Rabat) ஃபிரெஞ்சுக் காப்பரசின் அதிகார முறையான தலைநகராகவும், வழக்கமாக சுல்தானது இருப்பிடமாக

வும் இருந்தது. ஆனால், இன்று இந் நகர் அதற்குச் சிறிது தொலைவு தெற்கேயுள்ள கஸப்ளாங்காவினால் தனது சிறப்பைப் பெரிதும் இழந்துவிட்டிருக்கிறது. கஸப்ளாங்கா நகரம் இன்று ஒரு தலை சிறந்த வர்த்தக மையமாகவும் பெருந் துறைமுகமாகவும் வளர்ச்சி பெற்றுள்ளது. ரபாட் நகரிலிருந்து சிறிது தொலைவு உள்நாட்டில் மெக்னிஸ், ஃபெஸ் நகர்கள் அமைந்துள்ளன. ஃபெஸ் தொன்று தொட்டு வட மொராக்கோவின் தலைநகரமாக விளங்கிவந்திருக்கின்றது. கடற்கரையின் நடுவே உள்ள மொகடோரிலிருந்து (Mogador) உள்நாட்டில் மராகேஷ் (Marrakesh) எனப்பெறும் தென்பகுதியின் தலைநகரம் அமைந்திருக்கின்றது. இன்று இந் நகரத்தைக் கஸப்ளாங்காவிலிருந்து ரெயில்வேயின் மூலம் எளிதில் அடையலாம். மொராக்கோவின் துறைமுகங்களுள் போர்ட் லயாட்டே (Port Lyautey) இங்குக் குறிப்பிடத்தக்கது. ஸெபு (Sebu) ஆற்றின் முகத்துவாரத்திலிருந்து 10 மைல்கள் உள்நாட்டில் அமைந்துள்ள இத் துறைமுகத்தின் முன்னைய பெயர் கெனிட்ரா (Kenitra) என்பது. பின்னர் இப் பெயர் ஒரு புகழ்பெற்ற ரெஸிடென்ட் - ஜெனரலின் (Resident-General) ஞாபகார்த்தமாகப் போர்ட் லயாட்டே என மாற்றி அமைக்கப்பெற்றது.

மொராக்கோவின் முக்கியமான நகரங்களின் மக்கள்தொகை மதிப்பீடு

கஸப்ளாங்கோ	... 700,000	டெட்யுவன் (Tetuan)	... 85,000
மராகேஷ்	... 220,000	உஜ்டா	... 85,000
ஃபெஸ்	... 180,000	ஸாஃபி	... 70,000
டான்ஜியர்	... 180,000	போர்ட் லயாட்டே	... 60,000
ரபாட்	... 160,600	ஸேல்	... 50,000
மெக்னிஸ்	... 150,000	மஸகான்	... 40,000

3. தென் ஆஃப்ரிக்கா

புவியியல் கண்கொண்டு நோக்கின், தென் ஆஃப்ரிக்கா என்னும் பெயரைத் தற்போதுள்ளதைக் காட்டிலும் பெரிய பிரதேசமொன்றுக்கு இடலாம் எனினும், பொதுவாகத் தென்னாஃப்ரிக்கக் கூட்டரசைத்தான் (The Union of South Africa) தென் ஆஃப்ரிக்கா எனக் குறிப்பது வழக்கம். பிரிட்டிஷ் காமன்வெல்த்தைச் சேர்ந்த முழுதும் விடுதலை பெற்ற நாடுகளுள் இக் கூட்டரசு ஒன்றாகும். ஒரு காலத்தில் தாமே ஆட்சி செலுத்திவந்த நன்னம்பிக்கை முனை, நேடால், ஆரஞ்சு ஃப்ரீ ஸ்டேட், ட்ரான்ஸ்வால் ஆகிய காலனிகள் ஒன்றுசேர்ந்ததன் விளைவாக 1910ஆம் ஆண்டில் உருவாகியதுதான் தென் ஆஃப்ரிக்கா. இதன் அங்கங்களான இக்காலனிகள் யாவும் தனித்தனி மாநிலங்களாக மாறின. தற்போது இவை தொடர்ந்து மாநில சுயாட்சியை (provincial autonomy) நடத்திவருகின்றன. இக் கூட்டரசை எல்லாத் துறைகளிலும் முன்னேற்றுவதற்குத் தடையாக இப் பிரதேசத்தின் இயற்கை அமைப்பு மட்டும் இல்லை. அதன் குடிமக்களான பூயெர்கள் (Boers), பிரிட்டிஷார் ஆகியோரது வேறுபட்ட கருத்தியல்களும் பெருந் தடைகளாக இருந்துவருகின்றன. பிற இனத்தவர்களது வாழ்க்கையைச் சிறந்த வகைகளில் மேம்பாடு அடையச் செய்வதுபற்றி இவ்விரு குழுக்களும் கொண்டுள்ள கருத்துகள் மிகவும் வேறுபடுகின்றன. ஆயினும், இவ்விரு மக்கள் கூட்டங்களும் பொதுநலத்தை நிலைநாட்டுவதிற்றான் தாம் அக்கறை கொண்டுள்ளதாகக் கூறிக்கொள்ளுகின்றன. ஆஃப்ரிக்கக் கண்டத்தில் இரண்டாம் உலகப் போரின் தொடக்கத்திலிருந்து ஆஃப்ரிக்கக் குடிகளிடையே எழுச்சி பெறும் தேசிய உணர்ச்சியின் விளைவாக, ஆப்ஃரிக்க இன ஒதுக்கீட்டுக் கொள்கை (Apartheid) இங்கு முன்னரினும் தீவிரமாகக் கடைப்பிடிக்கப்பெற்று வருகிறது. இஃதொருபுறமிருக்க, ஆஃப்ரிக்கக் குடியரசு உருவாக்கப்பெற வேண்டும் என்னும் கூக்குரல்தான் இப் பிரதேசமெங்கிலும் ஒலிக்கின்றது.

ஆங்கில – எகிப்திய ஆட்சியின்கீழ் ஒரு தனி நாடாக இருந்து வந்த சூடானைத் தவிர்த்துத் தென் ஆஃப்ரிக்கக் கூட்டரசு ஒன்று தான் வெகு காலமாக பிரிட்டிஷ் பொதுநல உறவு நாடுகளிலும் பிரிட்டிஷ் பேரரசிலும் மிகப் பெரிய ஆஃப்ரிக்க அரசியற் பகுதியாக இருந்துவந்தது. இன்று ரொடீஷியா (Rhodesia), நயாஸாலாந்து (Nyasaland) ஆகிய இரு நாடுகள் அடங்கிய கூட்டாட்சி தனதளவில் தென் ஆஃப்ரிக்காவைச் சிறிது விஞ்சியிருப்பினும், இன்றும் தென் ஆஃப்ரிக்கா உலக நாடுகளிடையே முக்கியத்துவம் வகித்துவரத்தான் செய்கிறது. ஏனெனில், பொதுநல உறவு நாடுகளில் ஒன்ருக இருப்பினும் இது சுதந்தரம் பெற்றதாகத் திகழ்கின்றது. மேலும், வர்த்தகத் துறையிலும் இந் நாட்டின் முக்கியத்துவம் நன்கு உணரப்பெறுகின்றது. இதன் பரப்பு 472,500 சதுர மைல்களாகும். அதாவது, பிரிட்டனைக் காட்டிலும் இந் நாடு ஐம்மடங்கு பெரியது. 1951ஆம் ஆண்டு மக்கள் கணக்கெடுப்புப் படி இந் நாட்டின் மக்கள்தொகை $12\frac{1}{2}$ மில்லியன்களாக இருந்தது (இத் தொகை பிரிட்டனின் மக்கள் தொகையில் $\frac{1}{4}$ பங்கிற்குச் சமம்). ஈங்குள்ள மக்களில் ஐந்தில் ஒருவர் வெள்ளையர் ஆவர். கேப்டவுன் நகரமே சட்டத்துறைத் தலைநகராகவும், ப்ரிடோரியா (Pretoria) ஆட்சித் தலைநகராகவும் விளங்கிவருகின்றன.

இக் கூட்டரசினை அடுத்துள்ளதும், முன்பு ஜெர்மன் நாட்டைச் சார்ந்து இருந்ததுமான தென்மேற்கு ஆஃப்ரிக்கா, முதல் உலகப் போர்க் காலத்திருந்து தென் ஆஃப்ரிக்க ஒன்றியத்தின் (யூனியனின்) மூலமேதான் ஆளப்பெற்றுவருகின்றது. 1949ஆம் ஆண்டிலிருந்து அப் பகுதியின் மக்கள் மன்றத்தின் அங்கத்தினர் எல்லோரும் ஒரு தேர்தலின் பின்னர்தான் நியமனம் பெறுகின்றனர். இவ்வரசியற் பிரிவில் தேர்ந்தெடுக்கப்பெற்ற சில அங்கத்தினர்கள் யூனியன் சட்டசபையில் பிரதிநிதிகளாக இருக்கின்றனர். ஈங்குள்ள பிரிட்டனின் மூன்று சார்பு நாடுகளைப் (dependencies) 'உயர்ஆணைக்குழு நாடுகள்' (High Commission Territories) என அழைப்பர். இவற்றுள் ஒன்ருகிய பஸுட்டோலாந்து (Basutoland) யூனியன் நிலப்பகுதியால் சூழப்பெற்றுள்ளது. ஸ்வாஸிலாந்து (Swaziland), பெச்சுவாஞலாந்து (Bechuanaland Protectorate) என்னும் மற்ற இரு சார்பு நாடுகள் தென் ஆஃப்ரிக்க யூனியனின் எல்லைப்புறத்தில் அமைந்திருக்கின்றன; இம் மூன்று சார்பு நாடுகளும் தென் ஆஃப்ரிக்காவிலுள்ள பிரிட்டிஷ் ஹை கமிஷனரால் நிர்வகிக்கப்பெற்றுவருகின்றன.

தென்ஞஃப்ரிக்காவின் கடற்கரையைச் சுற்றிலும் உள்ள நிலப் பகுதி சரேலென்று மிக உயர்ந்து செல்கிறது. தென் கடற்கரை

யின் மேற்குப் பகுதியிலிருந்து ஏற்றமானது நன்கு அமைந்த அடுக்குத் தளங்களாகப் போகிறது. இவற்றுள் உட்புறக் கோடியி லுள்ளவை 3,000 அடிக்கும் உயரமான மேட்டுச் சமவெளிகளாக அமைந்திருக்கின்றன. இச் சமவெளிகள் காரூஸ் (Karroos) என்று ஹாட்டென்டாட் (Hottentot) இனத்தவரின் மொழிப் பெயர் கொண்டு அழைக்கப்பெறுகின்றன. இவற்றுள் சிறு காரூ (The Little Karroo) முதலிலும், அதற்கு மேலே பெருங் காரூவும் (Great Karroo) அமைந்துள்ளன. பெருங் காரூ மேட்டுச் சமவெளி கிழக்கு மேற்கில் சுமார் 300 மைல் நீளமும், பல பகுதிகளில் 70 மைல் அகலமும் கொண்டுள்ளன.

தெற்குக் கடற்கரையின் கிழக்குப் பாகத்திலோவெனில், அடுக்குத் தளங்களின் ஏற்றம் அவ்வளவு நன்ருகவோ ஒழுங்கா கவோ அமையவில்லை. ஈங்குள்ள முக்கியச் சிறப்பு ட்ரேகென்ஸ் பர்க் மலைத்தொடர் (Drakensburg Range) அல்லது ட்ராகன் மலைதான் (Dragon Mountain). இதுவே உண்மையில் இம் மேட்டு நிலத்தின் உயரமான கிழக்கு விளிம்பு. இம் மலைத்தொடரிலே தான் தென் ஆஃப்ரிக்காவிலேயே மிக உயரிய மலைகள் அடங்கி யுள்ளன. இவை உயரத்தில் 11,000 அடிவரை நிவந்தனவாகவும், இறக்கத்தில் பஸூட்டோலாந்து பகுதியில் 7,000 அடிக்குமேல் உயரமுள்ள பீடபூமிகளாகவும் உள்ளன.

மேலே விவரிக்கப்பெற்ற இயற்கையமைப்புடன்கூட, இந்து மாகடல், தென் அட்லான்டிக் இவ்விரண்டின் நிலையான பருவக் காற்று மண்டலங்களுக்கு இடையே தென் ஆஃப்ரிக்கா அமைந் திருப்பதும் அதன் தட்பவெப்ப நிலையைத் திட்டமாக அறி வதற்கு மிக முக்கியமான சூழ்நிலையாகும். எனினும், தென்னுஃப் ரிக்காவின் தென்மேற்குக் கோடியில் ஒரு சிறு பகுதிக்கு மேல் காற்றுகளால் குளிர்கால மழை கிடைக்கின்றது. காரூ மேட்டுச் சமவெளிகளில் நெடுங்காலம் மழை பெய்வதில்லையாதலால், அப் பகுதிகள் கடுமையாகக் கருகிப்போன பாலைநிலங்களாகச் சில சமயங்களில் காணப்படுகின்றன. ஆனல், இவற்றின் காலநிலைக்கு ஏற்ற ஒரு தனிவகைத் தாவரங்கள் இப் பாலைகள் எங்கும் முளைத் திருக்கின்றன. பல மாதங்கள்—சில சமயங்களில் பல ஆண்டுகள் கூட—மழையே இல்லாதிருப்பினும் இத் தாவர வகைகள் வதங்கி வாடிக்கொண்டாவது உயிரோடிருக்கின்றன. மழை பொழி யின், பொழிந்த ஓரிரு வாரங்கட்குள்ளாக நிலம் கண்கவரும் பசுமை நிறம் எய்திவிடுகின்றது. மூலிகைச் செடிகள், புதர்கள், அல்லது எண்ணிறந்த வண்ணமிகு எழில் மலர்ச் செடிகள் அந்

நிலத்திற்குக் கவின் ஊட்டுகின்றன. இத்தகு காலநிலையில் வேளாண்மை செய்தல், ஏன் கால்நடை வளர்த்தலுங்கூட நீர்ப் பாசன வசதியில்லாததால் நிலையற்ற செயல்களாகும் என்றே எண்ணக்கூடும். ஆனால், இந்த வகையில் அப் பகுதி விரைந்து முன்னேறிக்கொண்டிருக்கிறது. இவற்றிற்குத் தேவைப்படும் தொழில் நுட்ப உதவியையும் நிதியையும் அரசாங்கம் அளித்துவருகிறது.

வடமேற்குக் கேப் மாநிலத்தின் பெரும் பரப்பில் மழைப் பொழிவின் வருட சராசரி மிகக் குறைவு. தென்கடற்கரையைச் சார்ந்த ஒரு குறுகிய பகுதியில் மட்டுமே ஆண்டு முழுவதிலும் பெரும்பாலும் ஒரே பரவலாக மழை பெய்கிறது. ஆனால், தென்னாஃப்ரிக்காவின் கிழக்குப் பகுதி முழுவதிலும் கோடைப்பருவத்திலேயே பெரும்பாலான மழை கொட்டித் தீர்த்துவிடுகிறது. டர்பன் நகரத்தில் பெய்த மழையளவைக் காட்டும் வளைகோட்டிலிருந்து மேற்கூறியதை நன்குணரலாம். மழைப்பொழிவு ஏன் இப்படி நிகழ்கிறது? கோடையில் உள்நாட்டில் உருவாகும் குறைவழுத்தம் இந்து பெருங்கடலில் வீசும் நிலையான பருவக் காற்றுகளைத் துரிதப்படுத்தி, அவற்றைத் தீவிரமாகத் தன்னை நோக்கி ஈர்க்கிறது. எனினும், டர்பன் நகரைப் போன்று கோடையில் பெருமளவு மழை பெறுகின்ற பரப்புகள் உள்நாட்டில் மிகச் சிலவே. கோடையின் இறுதியில், குறிப்பாக பிப்ரவரி, மார்ச்சு மாதங்களின்போது, தென்னாஃப்ரிக்காவின் பெரும் பகுதியில் பெரும்பாலும் முறையாகவும் போதுமான அளவும் மழை பெய்கிறது. நிலப்பகுதி உயரமாக இருப்பதாலும், அதன் விளைவாகக் காற்றின் அடர்த்தி குறைவதாலும், கோடையை அடுத்துக் கடுங் குளிர்ப்பருவம் வருவதாலும் கோடையின் இறுதியில் பொழியும் மழை விதைப்பாட்டுக்குப் பயன்படுவதில்லை. ட்ரேகென்ஸ் பெர்க் (The Drakensburg) அருகேயுள்ள சிற்சில பகுதிகளிற்றான் ஆகஸ்ட், செப்டம்பர் மாதங்களில் மழை பெய்தால் நீர்ப்பாசன வசதியின்றிக் கோதுமையைப் பயிரிடக்கூடும். இவ்விரு மாதங்களிலும் மழை பொழிகையில் விதைக்கப்பெறும் கோதுமை டிசம்பரில் அறுவடையாகிறது. வானவாரிப் பயிரிடல் முறையின் வாயிலாக இச் சிக்கலுக்கு ஒருவாறு தீர்வு காணலாம். மேலும், வெம்மையும் மழையும் மிகுந்த கோடைக்காலங்களோடு நன்கு ஒத்தமைந்து விளையக்கூடிய மக்காச் சோளத்தையும், மற்றுஞ் சில பயிர்களையும் பெரும் பரப்புகளில் விளைவித்தும் அச் சிக்கலைத் தீர்க்கலாம்.

தென்னாஃப்ரிக்க ஆறுகள் பெரும்பாலும் கோடைக்கால மழைமூலமே தமது நீரைப் பெறுகின்றன. இந்த ஆறுகள் மாரி

யும் வரட்சியும் அடுத்தடுத்து ஏற்படும் மேட்டுச் சமவெளி ஆறு களை ஒத்தவையே. இவை பாயும் படுகைகளோவெனில், நிலத்தின் பொதுவான மட்டத்திற்குக்கீழ் அதிக ஆழத்தில் அமைந்து கிடக் கின்றன. இப் பள்ளத்தாக்குகளை உருவாக்கிய பாறைகளின் தன்மைக்கு ஏற்றாற்போல் அவற்றின் அகலமும் சரிவும் மாறு கின்றன. கோடையில் இப் பள்ளத்தாக்குகளில் வெள்ளம் ஏற்படு கிறது. மாறாகக் குளிர்ப்பருவத்தில் ஆறுகள் அகலத்தில் குறை வுற்று, நீரளவில் குன்றி, மெல்லிய நூலிழைகளைப்போல் ஆகிவிடு கின்றன; சில இடங்களில் உயரிய கரைகள் சூழ்ந்த படுகைகளில் நிறைந்து கிடக்கும் பெரும் பாறைக்குவியல்களுக்கு இடையே மெதுவாக ஓடுவனவாக மாறுகின்றன. ரைன் ஆற்றைக் காட் டிலும் ஆரஞ்சு ஆறு நீளத்தில் மிகுந்தது எனினும், இதன் முக வாயிலிருந்து (mouth) சில மைல்கட்குத்தான் உள்நாடு நோக்கிப் படகுகள் செல்லக்கூடும். தென் ஆஃப்ரிக்காவின் மேற்குப் பகுதி யில் மட்டுந்தான் இந் நிலையென்றால், அதன் கிழக்குப் பகுதி யிலோ கப்பல் ஓட்டத்தக்க ஆறுகளே ஏறக்குறைய இல்லை எனக் கூறிவிடலாம்.

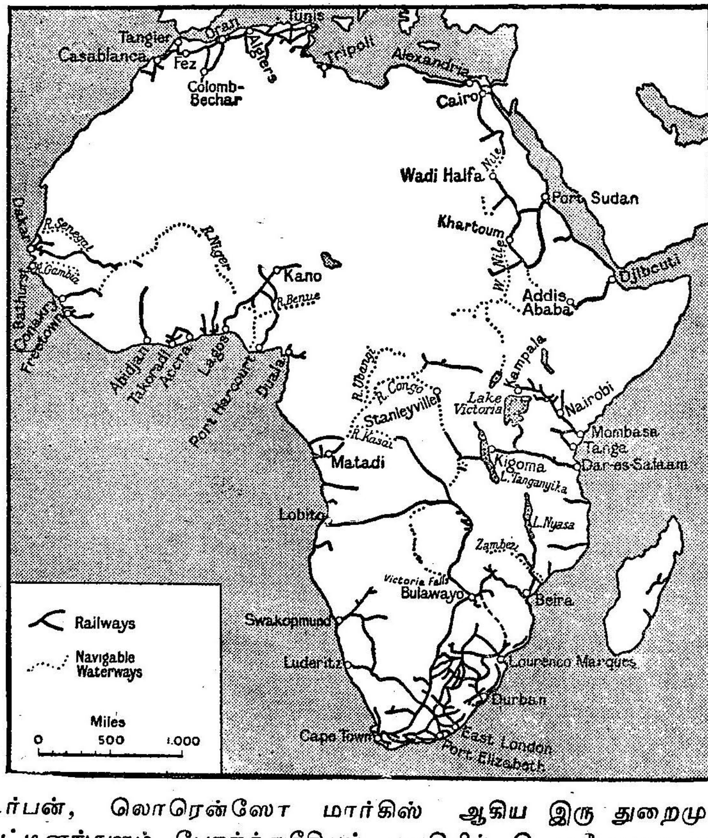
என்றுவரையில் தென்னாஃப்ரிக்காவின் பொருளாதார வளர்ச்சி உழவுத் தொழிலையும் மேய்ச்சல் தொழில்களையுமே நம்பியிருந்ததோ, அன்றுகாறும் அதன் காலநிலையின்மூலம் பெரும் பான்மையான மக்கள் நாட்டின் தென்மேற்குப் பகுதியிலும் கிழக்கிலுமேதாம் வாழ்ந்துவந்தனர். எனவே, இவ்விரு தொழில் கள் சிறப்பாக நடைபெறும் பகுதிகள் இவ்விரண்டுதாம் எனக் கூறல் தேவையில்லை. தென்னாஃப்ரிக்காவின் தென்மேற்குப் பகுதியிற்றான் ஐரோப்பியர் முதன்முதலில் குடிபுகுந்தனர். இவர் கள் மேய்ச்சல் தொழில், வேளாண்மை ஆகியவற்றைப் பெருக்க முயலவே, இவர்கட்கு அதிகப் பரப்புத் தேவைப்பட்டது. ஆகவே, இவர்கள் கிழக்கு, வட பகுதிகளை நோக்கிப் பரவினர். பிரிட்டிஷ் நாட்டுக் குடியிருப்புகளான போர்ட் எலிஸபெத் (Port Elizabeth—*1820*), டர்பன் (Durban—*1824*) என்பவை தெற்கிலும் கிழக் கிலும் அமைந்தவை.

*1867*ஆம் ஆண்டில் முதன் முதலாகத் தென்னாஃப்ரிக்கா விலுள்ள ஹோப் டவுன் (Hope Town) என்னுமிடத்தே வைரம் இருப்பது முதன்முதலில் தெரியவந்தது. இதனையடுத்துமூன்றாண்டு கட்குப் பின்னர் கிம்பெர்லியில் (Kimberley) வைரக் கனிகள் இருப்பதாக அறியப்பெற்றது. உள்நாட்டுப் பகுதியில் ஓர் இருப்புப் பாதை அமைவதற்கு இக் கண்டுபிடிப்பே காரண

மாயிற்று. பின்னர் ட்ரான்ஸ்வாலின் தென்பகுதியில் ராண்டு [Rand — விட்வாட்டர்ஸ்ராண்டு (Witwatesrand)] என்னுமிடத்தில் தங்கக் கனிகள் கண்டுபிடிக்கப்பெற்று, அதனையடுத்து 1886ஆம் ஆண்டு ஜொஹானஸ்பர்க் (Johannesburg) நகரமும் நிறுவப்பெற்றது. இதன்மூலம் மேன்மேலும் இருப்புப்பாதைகளை அமைப்பதன் அவசியம் உணரப்பெற்றது. ஆகவே, மேலும் பல பாதைகள் போடப்பெற்றன. ராண்டு வயல்கட்கு அண்மையில் கிட்டிய நிலக்கரி வைப்புகள் எளிதாகவும் இலாபகரமாகவும் வெட்டியெடுபடும் வகையில் அமைந்து கிடந்தன. இவற்றைக் கொண்டு தங்கச் சுரங்கங்களிலிருந்து தங்கத்தைக் குடைந்து பிரித்தெடுத்தல் சாத்தியமாயிற்று. இந்தத் தங்க, வைர வயல்கள் யாவும் தம்பால் மக்களை ஈர்த்தன. ஆகவே, இக் கனிப்பொருள்கள் கிடைத்த பகுதிகள் சந்தைகளாக மாறின. இதன்மூலம் வேளாண்மை, மற்றும் பிற செய்தொழில்களது வளர்ச்சி ஊக்குவிக்கப்பெற்றது. உழவுத் தொழிலை மேம்படுத்தும் நோக்கத்தை நடைமுறைக்குக் கொணர நீர்ப்பாசன வசதி அமைத்தல் இன்றியமையாததாயிற்று. உழவுத் தொழிலிலிருந்து உற்பத்தியாகும் பொருள்கள் எளிதாக விலைபோவதற்குச் சந்தைகள் இருந்தமையால், பாசனத் திட்டங்களை அமைக்கவும் அமைத்தவற்றை விரிவாக்கவும் பெருந் தொகைகள் செலவிடப்பட்டன. இத்தகைய பாசன வசதிகள் பெரும்பாலும் சிட்ரஸ் (citrus) பழத் தோட்டங்களுக்கென்றே அமைந்தன.

இனி, உள்நாட்டுப் பகுதியில் ஓடும் இருப்புப்பாதைகள் எங்ஙனம் அமைந்துள்ளன என்பதைக் காண்போம். உள்நாட்டின் புவியியலமைப்பே பெருமளவுக்கு அப் பாதைகள் வன்சரிவுடைய நிலங்களின் (heavy gradients) வழியாகவே செல்லுமாறு செய்திருக்கின்றது. ஆனால், இருப்புப்பாதைகள் அனைத்தும் மேற்கூறிய திசையை நோக்கியே ஓடுவதற்குத் தென் ஆஃப்ரிக்கக் கடற்கரையின் அமைப்பும் ஓரளவுக்குக் காரணம். தென்னாஃப்ரிக்கக் கரையை நோக்கின், சிறந்த இயற்கைத் துறைமுகங்களே ஏறக்குறைய ஆங்கில்லை என்பது அறியப்பெறும். அவ்வாறே பெருங் கப்பல்களைக் கையாளத்தக்க வசதிகளைப் பெற்ற துறைமுகங்கள் இருந்தாலும், அவையும் ஒன்றுக்கொன்று மிகச் சேய்மையில் அமைந்துள்ளன. கேப் தீபகற்பத்திற்குக் கிழக்காக ஃபால்ஸ் வளைகுடாவில் (False Bay) சைமன்ஸ் டவுன் (Simon's Town) என்னுமிடத்தே ஓர் அருமையான கப்பற்படைத் தளம் இருக்கின்றதெனினும், அது ஒரு வாணிபத் துறைமுகமாகச் சிறந்தோங்குவதற்கு வேண்டிய சாதகமான அமைப்பினைக் கொண்டில்லை.

கேப் டவுன் நகரம் போர்ட் எலிஸபெத்தினின்றும் 436 கடல் வழி மைல் (nautical miles) தொலைவிலும், போர்ட் எலிஸபெத் நகரம் ஈஸ்ட் லண்டனிலிருந்து (East London) கடல் மார்க்கமாக 131 மைல் தொலைவிலும், பின்னர் ஈஸ்ட் லண்டன் பட்டினம் டர்பன் பட்டினத்திலிருந்து 253 மைல் தொலைவிலும், டர்பன் பட்டினம் லொரென்ஸோ மார்கிஸ் (Lourenco Marques) நகரத்திலிருந்து 300 மைல்கள் தொலைவிலும் அமைந்திருக்கின்றன.



டர்பன், லொரென்ஸோ மார்கிஸ் ஆகிய இரு துறைமுகப் பட்டினங்களும் போர்த்துகீசியப் பகுதியில் டெலகோவா வளைகுடாவின் தலைப்பகுதியில் அமைந்திருப்பவையாகும். மேற்கூறப்பெற்ற துறைமுகங்களிலேயே தற்காலத்திய பெரிய நாவாய்கள் வந்து தங்குவதற்குரியவசதிகள் உள்ளன. இவைதவிர மோஸ்ஸெல் வளைகுடாவின் (Mossel Bay) அரண் நன்கமைந்து காணப்பெறும் ஒரு சிறிய துறைமுகமும் தென் ஆஃப்ரிக்கக்கரைமீது இருக்கின்றது. போர்ட் நேடால் (Port Natal) எனவும் பெயர்பெறும் டர்பன்

நகரம் வணிகச் சிறப்பு மிக்கது. இத் துறைமுகம் சிறந்த பாதுகாப்புடன் அமைந்தும் அழகுமிகுந்தும் காணப்பெறுகிறது. ஆனுல், இத் துறைமுகத்தினுள் புகும் வழியோ மிகக் குறுகியது. இந் நுழைவாயிலானது தென்கிழக்கு நிலப் பருவக்காற்றுகளால் அடிபடும் தன்மையது. இத் துறையினுள் கப்பல்கள் சாதாரணமாகப் பகல் நேரத்திற்ருன் நுழைகின்றன. முன்பெல்லாம் இவ் வாயில் பயன்படுத்தப்பெருது கிடந்தது. ஆனுல், இப்போது இதன் தாழ்நீராழம் 42 அடியாக இருக்குமாறு செய்யப்பெற்றுள்ளது. போர்ட் எலிஸபெத் நகரத்தில் பல மில்லியன் பவுன்கள் செலவில் காப்பு நன்கமைந்த துறைமுகமொன்று கட்டப்பெற்றுள்ளது. இதே போன்று ஈஸ்ட் லண்டன் நகரம் அமைந்திருக்கும் ஆறும் அத்துறையை விரிவாக்குதற்கென்றே ஆழமாக்கப்பெற்றுள்ளது. மேலும், தென் ஆஃப்ரிக்கத் துறைமுகங்களில் ஒழுங்கு தவருது வந்தடையும் பெருங் கப்பல்களைக்கூட அனுமதிக்கும் அளவிற்கு இத் துறைமுகத்தில் நீர்மட்டத்தைத் தேவையானபோது உயர்த்திக்கொள்ளும் வசதி பெற்றுள்ளது. கேப் டவுன் துறைமுகமோ ஓரளவுக்கு மட்டுமே பாதுகாவலாக அமையும் ஒரு வளைகுடாவைச் சுற்றி அமைந்திருக்கின்றது. எனவே, இந் நகரம் எழிலொழுகும் அதன் செயற்கைத் துறைமுகத்தைத்தான் நம்பியுள்ளது. கேப் டவுனிற்கு 10 வடக்கே விலகியுள்ள ஸால்டன்ஹா வளைகுடா (Saldanha Bay) ஓர் அருமையான இயற்கைத் துறைமுகமாக இலங்குகின்றது. இது கேப் டவுனுடன் இருப்புப்பாதை மூலம் இணைந்துள்ளது. இவ்விரு இடங்கட்கும் இடையேயுள்ள தொலைவு சுமார் 133 மைல்களாகும். ஹால்டன்ஹா பேயில் தென் ஆஃப்ரிக்காவின் ஒரு கப்பற்படைப் பயிற்சித் தளம் இருந்து வருகிறது. இதற்கருகில் பாஸ்ஃபேட்டுத் தாதுக்கள் அகப்படுகின்றன. இவை இன்று நன்கு பயன்படுத்தப்பெற்றுவருகின்றன.

பொதுவாகத் தென் ஆஃப்ரிக்க யூனியனிலுள்ள ரெயில்வேக்களும் துறைமுகங்களும் அரசாங்கத்தின் சொத்துகளே. தென் மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவிலுள்ள பாதைகளையும் சேர்த்துக் கருதின், மொத்தமாக 14,068 மைல்கள் நீளத்திற்கு ஓடும் தென்னுஃப்ரிக்க இருப்புப்பாதைகளில் 615 மைல்கள்தாம் தனியார்க்குரியவை. இத் தொடர் ரொடீஷிய ரெயில்வேக்களின் (Rhodesian Railway) (வ்ரைபர்க்-புலாவாயோ பாதை—Vryburg-Bulawayo) சார்பாகவே பெரும்பாலும் இயக்கப்பெற்றுவருகின்றன. இங்குச் சாதாரணமாக இருப்புப்பாதைகளின் கேஜ் 3 அடி 6 அங்குலமாகும். 2 அடி அகலமே கொண்ட குறுகிய தொடர்களின் மொத்த நீளம் 800 மைல்களுக்கும் குறைவு. வன்

சரிவுகளின் வழியேயும், பெரிய வளைவுகளின் வழியேயும் போக்கு வரத்து நடைபெறும் பொருட்டுச் சுமார் 2,700 மைல் நீளத்திற்கு இத் தொடர்களில் மின்சார வசதி அமைக்கப்பெற்றிருக்கின்றது. மின்விசை அமைத்த தொடர்களில் ஏறக்குறைய அரைப்பங்கு நெடாலிலேயே காணப்பெறுகின்றது. நேடாலில் ஓடும் இத் தொடர்களுள் டர்பனினின்றும் ட்ரான்ஸ்வால், ஆரஞ்சு ஃப்ரீ ஸ்டேட் ஆகியவற்றின் எல்லைகள்வரை செல்லும் பெரும் பாதையும் அடங்குகின்றது. இவற்றின் மூலம் பயனடைந்த மற்ற மாவட்டங்கள் கேப் டவுன், ராண்டு ஆகிய நகரங்களைச் சூழ்ந்துள்ளன. ப்ரிடோரியாவுக்கும் (Pretoria) ஜொஹானஸ்பர்க்கிற்கும் இடையில் ஓடும் பாதையும் அத் தொடர்களோடு சேரும். நேடாலில் உள்ள இருப்புப்பாதைத் தொடர்களுள் பெரும்பாலன 1-ல் 35-க்கும் மேற்பட்ட சரிவுடையவை. மேலும், 300 அடியிலிருந்து 350 அடிவரைப்பட்ட ஆரத்தையுடைய வளைவுகள் இத் தொடர்களில் மண்டிக் கிடக்கின்றன. காட்டாக, டர்பனையும் ஜொஹானஸ்பர்க்கையும் இணைக்கும் பாதை 60 மைல்கட்குள் 3,000 அடி உயரம் ஏறிவிடுகின்றது; மேற்கொண்டு மாரீட்ஸ்பர்க்கை (Maritzburg) அடைவதற்கு ஏறக்குறைய 1,000 அடி இறங்குகின்றது. பிறகு 11 மைல்கள் தொலைவிற்குள் 3,700 அடி ஏறுகின்றது. மேலும், 30 மைல்களுக்கு அப்பால் இப் பாதை சுமார் 4,800 அடி உயரத்தில் ஓடுகின்றது. ஆரஞ்சு ஃப்ரீ ஸ்டேட் எல்லையை நோக்கிச்செல்லும் பாதை, லேடி ஸ்மித்திலிருந்து (Lady Smith—3,284 அடி) வான் ரீனென்ஸ் கணவாயை (Van Reenen's Pass) அடையும் வழி முழுவதிலும் வன்சரிவுகளைக் கடந்து இறுதியில் 5,520 அடி உயரத்தை எய்துகின்றது. கேப் டவுனிலிருந்து பிரியும் பாதை ஆரஞ்சு ஆற்றுக்குத் தெற்கேயுள்ள பகுதியில் செல்லும்போது அதன் உச்ச உயரம் சுமார் 4,300 அடி. போர்ட் எலிஸபெத்தினின்று உள்நாடு செல்லும் பாதையின்மீது அதிகபட்ச உயரங்கொண்ட (சுமார் 5,200 அடி) இடம் நாவ்பூர்ட்டு (Naaupoort) அண்மையிலுள்ளது. இதேபோன்று ஈஸ்ட் லண்டன் பாதையின்மீது அதிகபட்ச உயரம் (ஏறக்குறைய 5,600 அடி) உடைய இடம் ஸைஃபர்காட்டிற்கு (Cyphergat) அப்பால் 3 மைல் தொலைவிலுள்ளது. 'டெலகோவா பே' அடையும் பாதையின் உயர்ந்த பகுதி டிரான்ஸ்வால் மாநிலத்தில் காணப்பெறுகின்றது. எடுத்துக்காட்டாக, பெல்ஃபாஸ்ட் (Belfast) என்னுமிடம் கடல் மட்டத்திலிருந்து 6,460 அடி உயரத்தில் இருக்கிறது. இத் தொடரின் இறுதி 112 மைல்களில் அப் பாதையின் உயரம் 5,190 அடி அதிகரித்துவிடுகின்றது. எனவே, அப்பாதை பெல்ஃபாஸ்டை அணுகும்போது ஒரு பல்சக்கரம் தேவைப்படுகிறது.

பின்வரும் அட்டவணை தென் ஆஃப்ரிக்காவின் உள்நாட்டுப் பகுதியிலுள்ள இடங்களுக்கும் அந்நாட்டின் முதன்மையான துறைமுகங்களுக்கும் இடையேயுள்ள தொலைவுபற்றிய புள்ளி விவரங்களையும், புகைவண்டிகள்மூலமாக ஜொஹானஸ்பர்க்கிற்கும் பல துறைமுகங்களுக்கும் இடையே இரு திசைகளிலும் செல்வதற்குப் பிடிக்கும் நேரம்பற்றிய விவரங்களையும் காட்டுகிறது. அட்டவணையில் குறித்துள்ள எப் பிரயாணத்திற்கும் தொலைவுகளுக்கு ஏற்றபடி நேரங்கள் இல்லை. இது மட்டுமல்லாது ஒரே பயணத்தில்கூடச் செல்வதற்குப் பிடிக்கும் நேரமும் திரும்புவதற்கு ஆகும் நேரமும் ஒன்ருக இல்லை. அதிவேகமாகச் செல்லவேண்டிய பிரயாணங்களுக்கென இன்று தென் ஆஃப்ரிக்காவில் விமான வழிகள் அமைக்கப்பெற்றுள்ளன. இவ்வழிகள் இன்று அதிகரித்துக் கொண்டுவருகின்றன. இவை ரெயில்வேக்களைப் போன்ற தென் ஆஃப்ரிக்க யூனியன் பகுதிகளையும் தாண்டிக்கூட விரிந்துள்ளன.

உள்நாட்டு நகரங்கள்	இருப்புப்பாதைமூலம் துறைமுகங்களுக்குள்ள தொலைவு (மைல்களில்)				
	கேப் டவுன்*	போர்ட் எலிஸபெத்	ஈஸ்ட் லண்டன்	டர்பன்	லொரென்சோ மார்க்ஸ்
டீ ஆர் ஜங்ஷன் ...	501	340	367	770	889
கிம்பெர்லி ...	649	487	526	622	702
ப்ளெம்ஃபான்டீன் ...	750	451	381	516	640
ஜொஹானஸ்பர்க் ...	956	714	644	494	395
ப்ரிடோரியா ...	999	739	669	519	352
	இருப்புப்பாதை, துறைமுகங்களுக்கும் ஜொஹானஸ்பர்க்கிற்கும் இடையே செல்வதற்குப் பிடிக்கும் நேரம் (மணிகளில்)				
ஜொஹானஸ் பர்க்கிற்கு ...	$26\frac{1}{4}$	$27\frac{3}{4}$	29	$16\frac{1}{2}$	$18\frac{1}{2}$
ஜொஹானஸ் பர்க்கிலிருந்து ...	26	26	24	$16\frac{1}{2}$	$16\frac{1}{2}$

(இந்த அட்டவணையைப் புதுக்கியதற்குத் தென் ஆஃப்ரிக்க ரெயில்வேக்களின் லண்டன் அலுவலகத்திற்கு நாங்கள் நன்றிக் கடன்பட்டுள்ளோம்.)

தென் ஆஃப்ரிக்காவிலுள்ள தனிப்பட்ட மாநிலங்கள் ஒ வொன்றையும்பற்றிக் கீழ்க்காணும் விவரங்கள் தென் ஆஃப்ரிக் யூனியனது பொதுப் பண்புக் கூறுகளையும் வளங்களையும் தெளி படுத்தும்.

முதற்கண் கேப் மாநிலத்தை விளக்கப் புகுவோம். உண்மை யில் இம் மாநிலத்தை 'நன்னம்பிக்கை முனை மாநிலம்' என அழைத்தலே பொருந்தும். இது ஒரு காலத்தில் 'கேப் காலனி யாக இருந்தது. அட்லான்டிக் மாகடலிற்கும் இந்து மாகடலிற் கும் இடையே உள்ள இம் மாநிலம் ஆஃப்ரிக்காவின் மேற்குட் பகுதியில் ஓடும் ஆரஞ்சு ஆற்றின் கீழ்ப்பகுதிகள்வரையில் வடக்கு நோக்கியும், மத்தியப் பகுதியில் ஆரஞ்சு ஆற்றுக்கு அப்பால் பெச்ச வானலாந்து (Bechuanaland) காப்பரசு வரையிலும், பின்னர்க் கிழக்கில் ஆரஞ்சு ஃப்ரீ ஸ்டேட், பஸுட்டோலாந்து, நேடால் மாநிலங்களது தென் எல்லைகள் வரையிலும் பரவிக் கிடக் கின்றது. மேலும், இம் மாநிலத்தினுள் வால்விஸ் வளைகுடாவைச் (Walvis Bay) சுற்றிலுமுள்ள 374 சதுரமைல் பரப்புடைய ஒரு பகுதியும் அடங்கும். ஆனால், அயல்நாடுகள் சூழ்ந்த இப்பகுதி கேப் மாநிலத்தைச் சார்ந்தது என்றாலும், தென்மேற்கு ஆஃப்ரிக்கா வின் ஒரு பகுதியாகத்தான் பரிபாலிக்கப்பெறுகிறது. இப் பகுதி தான் தென்மேற்கு ஆஃப்ரிக்கக் கரையிலேயே மிகச் சிறந்த துறை முகத்தைக்கொண்டது; அதுமட்டுமன்றி, முதன்மையான துறை முகப் பட்டினமும் ஆகும். முன்னர் இது திமிங்கிலங்களைப் (whales) பிடிப்பதில் ஈடுபட்டிருந்தது. இன்று இப் பட்டினம் அன்டார்க்டிக் பிரதேசத்தில் திமிங்கில வேட்டையாடும் கப்பல் களைப் பழுதுபார்க்கும் இடமாகியுள்ளது.

அளவில் பிரிட்டனைப்போல் மும்மடங்கு பெரிய கேப் மாநிலம் (277,000 ச.மைல்) தென் ஆஃப்ரிக்க யூனியனிலேயே மிகப் பெரியது; யூனியனின் மொத்தப் பரப்பில் பாதிக்கும் அதிக மான அளவுடையது. மேலும், இரண்டாம் உலகப் போர்க் காலம் வரையில் மக்கள்தொகையிலும் இதுவே முதலிடத்தைப் பெற்று விளங்கிவந்தது. ஆனால், போருக்குப் பின்பு ட்ரான்ஸ்வால் மாநிலம் அப் பெருமையை அடைந்தது. 1951ஆம் ஆண்டுக் கணக்கெடுப்புப்படி கேப் மாநிலத்தின் மக்கள்தொகை (4·4மி.) தென்னாஃப்ரிக்க யூனியனின் மொத்தத்தில் மூன்றிலொரு பங்கிற் கும் அதிகமாக இருந்தது. எனினும், இதுவே எல்லா மாநிலங் களையும்விடக் குறைந்த மக்களடர்த்தி உடையது. மேலே விரித் துரைக்கப்பெற்ற இயற்கை நிலைகளின் விளைவாகப் பெரும்

பாலான மக்கள் முக்கியமாகக் கிழக்குப் பகுதியிலும், தென் மேற்கு முனையைச் சுற்றிலும், தென் கடற்கரையைச் சார்ந்துள்ள ஒரு குறுகிய பகுதியிலுமே செறிந்துள்ளனர். இம் மாநிலத்தின் மக்கள்தொகையில் 60 சதவீதம் ஆதிவாசிகளாவர். இவர்களுட் பெரும்பான்மையோர் பேன்டு (Bantu) குடிகளும், மேற்குப் பகுதியிலுள்ள சில ஹாட்டென்டாட்டுகளும் (Hottentots), புஷ்மென்களுமே (Bushmen) ஆவர்.

வெள்ளையரது எண்ணிக்கை மொத்தத்தில் 20 சதவீதமே. இவ் வெள்ளையினத்தாருட் பெரும்பாலோர் டச்சு, ஃபிரான்சு, இங்கிலாந்து ஆகிய நாடுகளைச் சார்ந்தோராவர். இவர்கள் ஆங்கிலம், ஆஃப்ரிக்கான்ஸ் (Afrikaans)—இது மாற்றியமைத்த மொழியேயாகும்—ஆகிய இரு மொழிகளையும் பேசுகின்றனர். எஞ்சியுள்ள 20 சதவீத மக்கள் பெரும்பாலும் கலப்பு நிறத்தவராக (coloured) இருக்கின்றனர். தென் ஆஃப்ரிக்காவில் 'கலப்பு நிறத்தவர்' என்னுஞ் சொல் கலப்பு இனத்தவர் என்னும் பொருளிற்றான் வழங்குகிறது. அஃதாவது, இந்த இனத்தவர் ஐரோப்பியர் ஆஃப்ரிக்க முதற் குடிகளோடு கலந்ததனால் தோன்றியவர்கள். ஆஃப்ரிக்காவில் குடியேறிய டச்சுக்காரர்களின் சந்ததியார்களான பூயெர்களில் (Boers) பெரும்பாலோர் கால்நடை வளர்ப்பும் வேளாண்மையும் கைக்கொண்டுள்ளனர். இவர்கள் ஒவ்வொருவர்க்கும் 2,000 ஏக்கர்களிலிருந்து 6,000 ஏக்கர்கள்வரையிலுமோ, அதனினும் அதிகமாகவோ சொந்தமான நிலப்பரப்பு இருக்கின்றது. பிரிட்டிஷ் குடிகள் எல்லாருமே பெரும்பாலும் நகரங்களில் வர்த்தகர்களாக இருந்து வாழ்கின்றனர். வெள்ளையருள் பிரிட்டிஷ், பூயெர் மக்களின் விகிதாசாரம் திட்டவட்டமாகத் தெரியவில்லை. ஆனால், இவர்களில் சுமார் 60 சதவீதம் ஆப்ஃரிக்கான்ஸ் மொழியையும், 35-லிருந்து 40 சதவீத மக்கள் ஆங்கிலத்தையும், சுமார் 5 சதவீதம் பிற ஐரோப்பிய மொழிகளையும் பேசுகின்றனர் என மதிப்பிடப்பெற்றுள்ளது.

மொத்த நிலப்பரப்பில் ஒருசிறிய பகுதியிற்றான் வேளாண்மை நடைபெறுகிறது. கேப் டவுனைச் சூழ்ந்துள்ள ஒரு சிறிய மாவட்டத்தைத் தவிர்த்து இம் மாநிலத்தின் மேற்கு அரைப்பாகத்தேயுள்ள மற்றெல்லாப் பகுதிகளிலும் பயிர்செய்யப் பாசன வசதி மிகவும் இன்றியமையாதது. கேப்டவுனைச் சூழ்ந்துள்ள அச் சிறிய பகுதியில் மத்தியதரைக் கடற் பகுதியைச் சார்ந்த பொருள்களில் பெரும்பாலானவற்றைப் பயிரிட இயலும். மத்தியதரைக் கடற்கரைக் காலநிலையில் செழித்து வளரும் சில சிறப்புப் பழவகைகள்

இப் பகுதியினின்றும் ஏராளமாக ஏற்றுமதியாகின்றன. மாநிலத்தின் கிழக்கு அரைப்பாகத்தில் விவசாயம் நடத்தப் போதுமான மழை பெய்யும் பெரும் பரப்புகள் இருக்கின்றன. இவற்றுள் ஸ்டாம்பெர்க் (Stormberg), ட்ரேகென்ஸ்பெர்க் (Drakensberg) மலைகளுக்குத் தெற்கில் இருப்பவை சிறப்புமிக்கன. ஆனால், இவை பெரும்பாலும் ஆஃப்ரிக்க முதற் குடிகளுக்கு உரியவை. இக் குடிகள் இளஞ்சூடும் மழையும் மிக்க கோடைக்காலங்களில் மக்காச்சோளம், மற்றும் பிற கூலங்களைப் பயிராக்கி வாழ்கின்றனர். இப் பகுதியில் நிலவும் வரட்சி நிலையில் ஒருவகை முட்புதர் ஒன்றாக வளர்கிறது. இம் முட்புதர் அங்கு வளர்க்கப்பெறும் ஆடுகளது உரோமத்தின் தரத்தைக் கெடுத்துவிடுகிறது.

இம் மாநிலத்தில் மக்கள் வாழ்க்கை துவங்கிய நாளிலிருந்தே பயிர்த் தொழிலினும் மேய்ச்சல் தொழிலே அதிகச் சிறப்புப் பெற்று வந்துள்ளது. முதலில் கால்நடைகளும் ஆடுகளுமே வளர்க்கப்பெற்றன. கலப்பற்ற இந்த ஆஃப்ரிக்க ஆடுகளின் இறைச்சி மிகவும் சிறந்தது. ஆனால், அவற்றினிடமிருந்து நயமற்ற உரோமந்தான் கிடைத்தது. கம்பளம் கிடைக்கவில்லை. பின்னர் 1812ஆம் ஆண்டு மெரினோ (Merino) ஆடுகள் ஆஃப்ரிக்காவிற்குக் கொண்டுவரப்பெற்றன. அன்றிலிருந்து கேப் காலனியின் ஏற்றுமதிப் பொருள்களில் கம்பளம் மிகவும் முக்கியமானதாயிற்று. தென் ஆஃப்ரிக்க யூனியனது கம்பள உற்பத்தித் தொழில், சிறந்த செம்மறிக் கிடாக்களைத் திறமையாகத் தெரிந்தெடுத்ததாலும், இன்க்கலப்பில்லாத மெரினோ ஆடுகளை வளர்த்ததாலுமேதான் முன்னேற்றம் அடைந்தது எனலாம். ஈங்குள்ள ஆடுகள் கடற்கரையையொட்டிய புற்றரைகளிலும், காரு மேட்டுச் சமவெளிகளின் புல்மேடுகளிலும் மேயவிடப்படுகின்றன. இவைகளுக்குத் தீனி பெரும்பாலும் காரு சமவெளிப் பகுதிகளில் வளரும் ஆழமான வேருடைய புதர்களேயாகும். பெரிய காருவின் வரண்ட மேற்குப் பகுதிகளில் ஓர் ஆடுதனைப் பேணச் சராசரியாக 8-லிருந்து 12 ஏக்கர்கள் நிலம் தேவைப்படுகிறது. ஆனால், கிழக்குப் பகுதிகளில், 3 ஏக்கர் நிலம் போதுமானது. கேப் மாநிலக் கம்பளத்தில் பெருமளவு கேப் டவுன், போர்ட் எலிஸபெத், ஈஸ்ட் லண்டன், மோஸ்ஸெல் பே முதலிய துறைமுகப் பட்டினங்களிலிருந்து ஏற்றுமதி ஆகின்றது. போர்ட் எலிஸபெத்திற்கு அண்மையிலுள்ள யூடென்ஹேஜ் (Uitenhage) ஆட்டுக் கம்பளத்தைத் துப்புரவு செய்யும் முக்கியத் தலமாகும். கிழக்குக் காருவில் இருக்கும் வளமிக்க மேய்ச்சல் பரப்பில் க்ராஃப் ரெய்னெட் (Graaff Reinet) என்னும் இடம் முதன்மையானது. ஆடுகளும் கால்நடை

களும் அல்லாது, 1840ஆம் ஆண்டு முதற்கொண்டு அங்கோரா வெள்ளாடுகளும் (Angora goat), 1865ஆம் ஆண்டு தொடங்கி நெருப்புக்கோழிகளும் (ostrich) பெருவாரியாக வளர்க்கப்பெற்று வருகின்றன. சிறு காரூவின் (Little Karroo) மேற்குப் பாகத்தில் பாசன வசதியும் வளமும் நிறைந்த ஔவட்ஷூர்ன் (Oudtshoorn) மாவட்டமானது லூசெர்ன் (lucerne) என்னும் ஒருவகைப் புல் நிரம்பிய நிலப்பரப்புகள் பலவற்றைக் கொண்டிருந்தது. இந் நிலங்கள் அனைத்தும் நெருப்புக் கோழிகளுக்கென்றே ஒதுக்கி வைக்கப்பெற்றிருந்தன. நெருப்புக் கோழி வளர்த்தல் தொழில் 1913ஆம் ஆண்டு உச்சநிலையை எய்தியது. அவ்வாண்டு ஏற்றுமதி யாக்கப்பெற்ற இறகுகளின்மூலம் சுமார் 3 மில்லியன் பவுன் கிட்டியது. முதல் உலகப் போர்க் காலத்திலிருந்து நெருப்புக் கோழி இறகுகளுக்கு உள்ள தேவையும், அவற்றின் ஏற்றுமதியும் மிகவும் குறைந்துவிட்டன.

கிம்பெர்லியின் சுரங்கங்களினின்று வைரத்தை வெட்டியெடுக்கும் வேலை 1871ஆம் ஆண்டிலிருந்து வெகு மும்முரமாகத் துவங்கியது. டா பீயெர்ஸ் சுரங்கத் தொகுப்பு லிமிடெட் (De Beers Consolidated Mines Ltd.) என்னும் கம்பெனி வைரம் வெட்டியெடுத்தலைக் கட்டுப்படுத்திவருகின்றது. இக் கம்பெனியின் திறமையான மேற்பார்வையின்மூலம் வைர உற்பத்தியும், கனிகளைக் குடைந்தெடுப்பதில் பின்பற்றப்பெறும் முறைகளும் நன்கு ஒழுங்குபடுத்தப்பெற்றுவருகின்றன. காஃபீர் (Kaffirs) எனும் குடிமக்களே இந்த உழைப்பில் ஈடுபட்டுள்ளனர். இத் தொழிலாளிகள் 3 மாதத் தவணைகளுக்குக் கூலிக்கு வேலையில் அமர்த்தப்பெறுகின்றனர். அச் சமயங்களிலெல்லாம் இவர்களுக்கு வேலை நடக்கும் இடத்தைவிட்டு நீங்க அனுமதி கிடையாது. எனவே, வேலைக் களங்களிலேயே வாழும் இத் தொழிலாளிகள் வளாகங்கள் (compounds) எனப்பெறும் வேலி அடைப்பு இட்ட மனைகளில் வாழ்கின்றனர். ஆனால், சில்லாண்டுகட்குப் பின்னர் இத்தொழிலில் ஒரு பெருந் திருப்பம் ஏற்பட்டது. இத் தொழில் முன்னேற்றப் பாதையில் பீடு நடை போட இத் திருப்பமே காரணமாக அமைந்தது. மேற்றளத்திற்கு அருகில் இருந்த வைர வைப்புகள் அனைத்திற்கும் அவற்றிற்கு அடியிலிருந்த கடினமான தளப்பாறை தாம் மூலம் என்பதைச் சுரங்க வேலையாள்கள் எந் நாள் அறிந்தனரோ, அந் நாள்தொட்டும், வைரம் வெட்டியெடுப்பது வெகுவாக விரிவடைந்தது. கடினமான மூலப்பாறை அடங்கிய தளத்தினைச் சுரங்க வேலையாள்கள் 'நீலத்தரை' (blue ground) என்று அழைத்தனர். உண்மையில் இப் பாறை முன்னொரு காலத்தில்

இயங்கிவந்த எரிமலைகளின் வட்டமான கழுத்துகளையோ அல்லது குழல்களையோ (pipes) மூடியிருந்த ஓர் எரிமலைக் குழம்புப் பாறையேயன்றி வேறெதுவுமில்லை. கடினமான இப் பாறைகளை வெட்டுவதையும், அதிக ஆழங்களுக்குப் பாறைகளைக் குடைவதையும் சாத்தியமாக்க வைர வயல்களைப் பயன் துய்த்துவந்த கம்பெனிகள் யாவும் ஒருங்கு சேர்ந்து வேலையாற்றவேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டது. இன்று உலக வைரச் சந்தையில் முதலிடம் வகித்துவரும் பெரிய கூட்டுக் கம்பெனிகளான ஸிஸில் ரோட்ஸ் (Cecil Rhodes), டா பீயெர், ஜோயெல் (Joel), ஒப்பென்ஹீமர் (Oppenheimer) போன்றவை தோன்றலாயின.

கேப் மாநிலத்தின் மற்றத் தாதுப்பொருள்களின் ஆதாரங்கள் குறிப்பிடத்தக்க அளவிற்கு இல்லை. கிம்பெர்லி சுரங்கங்களின் வேலைக்குத் தேவையான நிலக்கரி, அச் சுரங்க வேலைகளின் ஆரம்ப காலத்தில் மோல்டெனோ (Molteno), ஸைஃபர்காட், ஸ்டாம்பெர்க் பிரதேசத்திலுள்ள இண்ட்வி (Indwe) முதலிய இடங்களிலிருந்து கொணரப்பெற்றது. ஆனால், இந் நிலக்கரி தரத்தில் குறைந்திருந்தது. எனவே, இந் நிலக்கரி வயல்கள் பயன் துய்க்கப்பெறாது ஒழிந்தன. இன்று இவ் வயல்கள் சிறிதும் உற்பத்தி செய்வதில்லை. 19ஆம் நூற்றாண்டின் பின் அரைப்பகுதியில் கேப் மாநிலத்தின் வரண்ட வடமேற்குப் பாகத்திலுள்ள நாமாக்குவாலாந்தில் (Namaqualand) செம்புக் கனிகளை வெட்டி எடுத்தல் சிறப்புற்றிருந்தது. ஆனால், அதன் பின்னர் செம்பின் விலை இறங்கிப்போகவே, அத் தொழிலும் மங்கி இறுதியில் 1932ஆம் ஆண்டு அச் சுரங்கங்கள் எல்லாம் மூடப்பட்டன. செம்பு வெட்டி எடுக்குந் தொழிலின் மையமான ஓகீப் (O'okiep) என்னுமிடத்தே செம்புச் சுரங்கங்கள் பன்முறை மூடித் திறக்கப் பெற்றுள்ளன. கடைசியாக 1940ஆம் ஆண்டு இச் சுரங்கங்களில் திரும்பவும் வேலை தொடங்கியது. ஈண்டு உற்பத்தியாகும் செம்புக் கனிப்பொருள் ஓகீப்புடன் ரெயில்வே (குறுகிய கேஜ்) இணைப்புக் கொண்ட போர்ட் நாலொத்திலிருந்து (Port Nolloth) ஏற்றுமதி செய்யப்பெறுகின்றது.

ட்ரான்ஸ்கீயன் பகுதிகள் (Transkeian Territories) எனப் பெறுபவையும், 'பெரிய கீ' (Great Kei) என்னும் ஆற்றுக்கு அப்பாலுள்ளவையுமான மாநிலப் பகுதிகளில் — இப் பரப்புகளுள் பாண்டோலாந்தும் (Pondoland) அடங்கும் — வெள்ளையரது எண்ணிக்கை சாலக் குறைந்துள்ளது. இங்குதான் செயின்ட் ஜான்ஸ் ஆற்றினது (St. John's River) முகத்துவாரம் மிகச் சிறந்த

துறைமுகமொன்றை உருவாக்கியுள்ளது. ஆனால், எந்த ஒரு துறைமுகத்தின் மேன்மைக்கும் இன்றியமையாத செழும் பின்னிலப் பகுதி (hinterland) இத் துறைமுகத்திற்குக் கிடையாது. இத் துறைமுகம் எளிதில் உள்நாட்டோடு தொடர்பு கொள்வதற்கு ட்ரேகென்ஸ்பெர்க் மலைத்தொடர் இடையூறாக நிற்கின்றது. ஆனால், ட்ரான்ஸ்கீயன் நிலங்கள் மேலும் சீரிய வளர்ச்சி அடைவதற்கு இடமுள்ளது. ஏனெனில், தென் ஆஃப்ரிக்காவில் வளப்பம் மிகுந்து, நீர்வளம் நன்கு பெற்று, மேய்ச்சல் தொழிலிற்கு மிகவும் ஏற்றவையாக இருக்கும் பகுதிகளுள் ட்ரான்ஸ்கீயன் நிலப்பரப்புகளும் ஒன்றாகும். ஆகவே, இவற்றின் வருங்காலம் சீரும் சிறப்பும் மிக்கதாகத் திகழும் என்பதில் ஐயமில்லை.

கேப் மாநிலத்தின் வடக்கு நோக்கிய விரிவு ஆரஞ்சு ஆற்றின் மத்தியப் பாட்டையிலிருந்து வடக்காக மொலோப்போ (Molopo) ஆறு வரையிலும் நீளுகிறது. இதனுள் அடங்கும் பகுதிகள் வைரச் சுரங்கங்களைக் கொண்ட கிரிகுவாலாந்து வெஸ்ட் (Griqualand West—கிம்பெர்லி) மட்டுமல்லாது முன்னாளைய முடியரசு காலனியாக இருந்த பிரிட்டிஷ் பெச்சுவானலாந்தும் ஆகும். பின்னர்க் கூறப்பெற்ற பகுதியிற்றான் குருமன் (Kuruman), வ்ரைபர்க் (Vryburg), மேஃபிகிங் (Mafeking) போன்ற வரலாற்றுச் சிறப்புடைய தலங்கள் இருக்கின்றன. பிரிட்டிஷ் பெச்சுவானலாந்தும், மொலோப்போ ஆற்றுக்கு வடக்கே அமைந்துள்ள பெச்சுவானலாந்து காப்பரசும் ஒன்றன்று; ஆனால், இரு வெவ்வேறு பகுதிகள் (பக்கம் 93ஐப் பார்க்கவும்) என்பது நினைவில் பதிக்கற்பாலது.

நேடால்: இம்மாநிலம் இந்து பெருங்கடலிற்கும் ட்ரேகென்ஸ்பெர்க் மலைகளுக்கும் இடையிலுள்ளது. ஆரஞ்சு ஃப்ரீ ஸ்டேட்டும் பஸுட்டோலாந்தும் இம் மாநிலத்தை அடுத்துள்ளன. இதன் கடற்கரை கேப் மாநிலத்தின் எல்லையிலிருந்து போர்த்துகீசியக் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்காவின் எல்லைகாறும் வியாபித்துள்ளது. மேலும், இம் மாநிலத்திற்கு வடக்கே ட்ரான்ஸ்வால், ஸ்வாஸிலாந்து மாநிலங்கள் அமைந்துள்ளன. நேடாலின் பரப்பு 35,000 சதுர மைல்கள்; அயர்லாந்து நாட்டைவிடச் சிறிது பெரியது. தென் ஆஃப்ரிக்க யூனியனின் பரப்பில் இம் மாநிலம் பதினொன்கில் ஒரு பங்காகும். ஆனால், இம் மாநிலத்தின் மக்களடர்த்திதான் யூனியனிலேயே மிகவும் உயர்ந்தது. 1951ஆம் ஆண்டுக் கணக்கெடுப்புப்படி நேடாலின் மக்கள்தொகை 2·4 மில்லியன்கள். இத் தொகை யூனியனின் மொத்தத்தில் ஐந்தில் ஒரு பாகம். இம்

மாநிலத்தின் நிலமட்டம் கடற்கரையிலிருந்து உள்நாடு நோக்கிச் சரசரவென்று உயர்ந்து செல்கின்றது. இதற்கேற்றாற்போல் கால நிலையிலும் வேற்றுமை காணப்பெறுகிறது. கடற்கரைப் பகுதியில் துணை அயனமண்டலக் காலநிலையும், உள்நிலப் பகுதியில் மித மண்டலக் காலநிலையும் நிலவுகின்றன. கடற்கரைக்கு அண்மையில் கரும்பு, பருத்தி, தேயிலை, குச்சிக் கிழங்கு, கறுப்பு வாட்டில் மரம், மற்றும் பிற அயனமண்டல, துணை அயனமண்டலப் பயிர்கள் விளை கின்றன. இப் பயிர்களுள் கரும்பு உற்பத்தி, சர்க்கரை ஆலைத் தொழில் ஆகிய இரண்டிலும் நேடால் சிறந்து விளங்குகிறது. நேடால் மாநிலம் ஒன்றில் மட்டுமே இவை நடைபெறுகின்றன. ஆண்டுதோறும் இத் தொழில் $\frac{3}{4}$ மில்லியன் டன்களிலிருந்து 1 மில்லியன் டன் அளவில் பண்படாச் சர்க்கரையைத் தயாரிக் கிறது. தென் ஆஃப்ரிக்க யூனியன் முழுவதன் தேவையையும் நேடால் நிறைவு செய்வதனோடு நில்லாது, சர்க்கரை ஏற்றுமதி வர்த்தகம் தழைத்தோங்குவதற்கும் மூலகாரணமாக விளங்கு கிறது. யூனியனது வாட்டில் மர (wattle tree) உற்பத்தியில் பெருமளவு நேடாலிலிருந்து கிடைக்கிறது. தென் ஆஃப்ரிக்காவில் இரண்டாந்தர முக்கியத்துவமுடைய கான்படு பொருள்களுள் இதுவே சிறந்தது எனக் கருதப்பெறுகிறது. இப் பொருள் மிகுந்த அளவில் உற்பத்தியாவதன் காரணமாக வாட்டில் மரப்பட்டை (wattle bark), தோல் பதனிட உதவும் மூலப் பொருள்கள் ஆகியவை பெரிய அளவில் ஏற்றுமதியாகின்றன. இவற்றின் மூலம் தென் ஆப்ஃரிக்காவிற்கு நிறைய வருவாய் கிட்டுகிறது.

கடற்கரையைவிட்டுச் சிறிது தொலைவு உள்நாடு செல்லின், ஆங்கு இளஞ்சூட்டு மண்டலக் கூலங்கள் பயிராகின்றன. உணவுப் பொருள் உற்பத்தித் தொழிலோடுகூட இங்கு ஆடுமாடுகளின் பராமரிப்பும் நடைபெற்றுவருகிறது. மேலும், ஈங்குள்ள மக்களில் ஆதிக்குடிகளின் எண்ணிக்கை மிகுதி. இவர்களுள் பெரும் பாலோர் ஜுலு காஃபீர்களாவர் (Zulu Kaffirs). இவர்களையுந் தவிர்த்து, இங்கு 350,000 இந்தியர்களும் வாழ்ந்துவருகின்றனர். இவர்கள் முதன்முதலில் தேயிலைத் தோட்டங்கள், பிற தோட்டங் களில் கூலிகளாகவும் சுரங்கங்களில் பணியாற்றுவோராகவுமே கொண்டுவரப்பெற்றனர். இன்று இவர்களிற் பலர் பெரிய விற்பனைக்கான கறிகாய்த் தோட்டங்களின் உரிமையாளர்களாக வும் வர்த்தகர்களாகவும் நிலைபெற்றிருக்கின்றனர். நேடாலின் முக்கியக் கடல் துறைமுகமான டர்பன் அம் மாநிலத்திலேயே மிகப் பெரிய நகரமுங்கூட. இந் நகரந்தான் தென் ஆஃப்ரிக்க யூனியனைச் சார்ந்த ராண்டு தங்க வயல்களுக்கும், நேடால்,

ட்ரான்ஸ்வால் ஆகியவற்றிலுள்ள நிலக்கரி வயல்களுக்கும் மிக்க அண்மையில் இருக்கின்றது. கப்பல் போக்குவரத்து, வர்த்தகம் ஆகியவற்றின் பரிமாணத்தைப் பொறுத்தவரையில் டர்பன் துறைமுகப் பட்டினம் கேப் டவுனை விஞ்சுகின்றது என்பதை முன்னரே கண்டோம். நேடாலின் தலைநகராய பீடர்மாரீட்ஸ்பர்க்கு (Pietermaritzburg) (2,200 அடி உயரத்திலுள்ளது) அயன மண்டலத்தில் இயற்கை எழில் மிகுந்த நிலங்களிடையே அமைந்திருக்கின்றது. ஆனால், இந் நகரம் சுற்றுப்புறத்தினும் தாழ்ந்த படுகையொன்றில் இருப்பதனால், இங்கு வெப்பம் பொசுக்குகின்றது. நேடால் மாநிலத்தின் வடகோடியில் நியூ காஸிலும் (New Castle) டண்டியும் (Dundee) தமது நிலக்கரி உற்பத்தியை விரைவாகப் பெருக்கின. இவ்விரண்டு வயல்களின் மொத்த உற்பத்தி தென் ஆஃப்ரிக்க யூனியனின் மற்ற மாநிலங்களினதை விட உயர்ந்திருக்கின்றது. நிலக்கரி கனிப்பொருள்கள் 250 மைல்களிலிருந்து 300 மைல்கள்வரைப்பட்ட தொலைவிற்குக் கடுமையான இருப்புப்பாதைமூலமாகக் கடத்தப்பெறவேண்டியிருப்பினும், அதன் பின்னர்க் கடலின் வழியாக ஏற்றுமதி செய்யப் பெற்றுப் பெருங் கடலில் ஓடும் நீராவிக் கப்பல்களுக்குத் தேவையான நீராவி-நிலக்கரியாகப் (seam-coal) பயன்படுகின்றன. நேடாலின் நிலக்கரி உற்பத்தி 1956ஆம் ஆண்டு 2,000 பவுன் மதிப்புடைய 6 மில்லியன் சிறிய டன்கள் (short tons). இந்த அளவு தென் ஆஃப்ரிக்க யூனியனின் மொத்த உற்பத்தியில் 16 சதவீதத்திற்குச் சமம்.

ஆரஞ்சு ஃப்ரீ ஸ்டேட் : இம் மாநிலம் ஆரஞ்சு, வால் (Vaal) ஆகிய இரு ஆறுகளுக்குமிடையில் அமைந்துள்ளது. 1951ஆம் ஆண்டுக் கணிப்புப்படி இதன் மக்கள்தொகை ஒரு மில்லியனிற்குச் சற்று அதிகம். இம் மாநிலம் 50,000 சதுர மைல் பரப்பளவு கொண்டது; அஃதாவது, ஏறக்குறைய இங்கிலாந்தின் பரப்பிற்குச் சமம். இது கேப் மாநிலத்தைப் போன்று குறைந்த மக்களடர்த்தி உடையது. இதன் மக்கள் ஆப்ஃரிக்கன்ஸ் என்னும் மொழி பேசும் வேளாண் குடிகளேயாவர். இம் மக்கள் கூட்டங்களை 'பூயெர்கள்' (Boers) என்பர். இம் மாநிலத்தின் நிலப் பரப்பு, வெல்ட் புல்தரைப் பகுதிகளுக்கு ஒரு சிறந்த எடுத்துக் காட்டு; மென்சரிவார்ந்த புல்வெளிச் சமநிலங்களாலும் இடையிடையே ஆற்றுப் படுகைகளாலுமே அமைந்தது. இம் மாநிலத்தைத் தென் ஆஃப்ரிக்காவின் ப்ரெய்ரி மாநிலம் எனக் கூறுவர். வெல்ட் சமநிலங்கள் மேற்கே சுமார் 3,500 அடி உயரத்திற்கும், கிழக்கே 5,500 அடி உயரத்திற்கும் நிவந்துள்ளன. ஆரஞ்சு ஃப்ரீ

ஸ்டேட்டின் பெரும்பகுதி பாசனவசதியின்றியும், வேளாண்மையை நடத்துவதற்குப் போதுமான மழையின்றியும் அல்லற்பட்டு வருகின்றது. ஆனால் அதன் வடகிழக்கு மாவட்டங்களோவெனில் தென் ஆஃப்ரிக்காவின் மக்காச்சோள மூக்கோண மண்டலத்தின் பகுதியாக விளங்குகின்றன. இம் மாவட்டங்கள் ஆகஸ்டிலிருந்து அக்டோபர் வரையிலும் மழையின்றிக் காய்கின்றன. ஆனால், டிசம்பரிலிருந்து மார்ச்சு மாதம்வரையில் இவற்றில் பேய்மழை பெய்கின்றது. மாநிலத்தின் எஞ்சிய பரப்புப் பெரும்பாலும் ஆட்டுப் பண்ணை நிலமாக இருக்கின்றது. ஆனால், இம்மாநிலத்தில், க்ரூன்ஸ்டாடுக்குத் (Kroonstad) தென்மேற்கே ஓடென் டால்ஸ்ரஸ்ட் (Odendaalsrust) என்னுமிடத்திற்கு அருகே கண்டு பிடிக்கப்பெற்றுள்ள தங்க வயல்கள் இன்று பிரசித்திபெற்று விளங்குகின்றன. 1956ஆம் ஆண்டில் ஆரஞ்சு ஃப்ரீ ஸ்டேட்டில் மொத்தம் 3·18 மில்லியன் ஃபைன் அவுன்ஸுகள் (fiine ounces) தங்கம் உற்பத்தியாயிற்று. இத் தங்கக் கனிகளின் மதிப்பு 39·5 மில்லியன் பவுன்கள் எனக் குறிக்கப்பெற்றது. யுரேனியம் (Uraniam–பக்கம் 87ஐப் பார்க்க), வைரம், நிலக்கரி ஆகியவை இங்கு வெட்டி எடுக்கப்படும் மற்றக் கனிப்பொருள்களாகும். 1956-ல் 7·9 மில்லியன் சிறிய டன்கள் நிலக்கரி உற்பத்தியாகியது; இவ்வுற்பத்தி யூனியனின் மொத்தத்தில் 21 சதவீதம். ப்ளோம் ஃபான்டைன் (Bloemfontein) இம்மாநிலத்தின் தலைநகராகத் திகழ் கின்றது. இந் நகர் போர்ட் எலிஸபெத் நகரத்திலிருந்து ஜொஹா னஸ்பர்க், ப்ரிடோரியா முதலான நகரங்களுக்குச் செல்லும் முதன்மையான இருப்புப்பாதையின்மீது அமைந்திருக்கின்றது.

ட்ரான்ஸ்வால் மாநிலம் : இது ஆரஞ்சு ஃப்ரீ ஸ்டேட்டிற்கு வடக்கே, அஃதாவது, வால் ஆற்றுக்கு அப்பால் அமைந்துள்ளது. பரப்பளவில் இது கேப் மாநிலத்திற்கு அடுத்தபடியானது. தென் ஆஃப்ரிக்க யூனியனைச் சார்ந்த மாநிலங்கள் அனைத்துள்ளும் இதுவே மக்கள்தொகையில் மிகுந்தது. மக்களடர்த்தியில் இம் மாநிலம் நேடாலிற்கு அடுத்த இடத்தை வகிக்கும். இம் மாநிலத் தின் 110,000 சதுர மைல்கள் பரப்பில்—இங்கிலாந்து, வேல்ஸ் ஆகிய இரண்டின் மொத்தப் பரப்பில் இரு மடங்கு—1951ஆம் ஆண்டில் 4·8 மில்லியன் மக்கள் வாழ்ந்தனர். இதன் நிலத்தோற் றங்கள் ஆரஞ்சு ஃப்ரீ ஸ்டேட்டில் இருப்பவற்றை ஒக்கின்றன. ஆனால், இம் மாநிலத்தின் புவியமைப்பு (geology) இங்குள்ள கனிப் பொருள் வளத்தினால் மட்டுமல்லாமல், பல வகையிலும் முக்கியத் துவம் வாய்ந்தது. ட்ரான்ஸ்வால் மாநிலத்தை ஐம்பெரும் பிரிவு களாகப் பகுக்கலாம்: (1) விட்வாட்டெர்ஸ்ராண்டு—கிழக்கு

மேற்காக ஜொஹானஸ்பர்க் வழியாகப் பரவியுள்ள இப் பிரதேசம் தங்கவயல்களின் இருப்பிடம். (2) விட்வாட்டெர்ஸ்ராண்டுக்குத் தெற்கிலுள்ள உயர் வெல்ட் (High Veld)—இப் பிரதேசம் மேடுபள்ளமான புற்றரைகளடங்கிய சமநிலங்களாலானது. இதன் உயரம் 4,700 அடியிலிருந்து 5,700 அடிவரையிலுமாக வேறுபடுகின்றது. இப் பிரதேசத்தின் குளிர்ப்பருவங்கள் வரண்டவை; குளிர் மிகுந்தவை. ஜனவரியில் தொடங்கி மார்ச்சு வரையில் நீடிக்கும் மழையின்மூலம் இப் பருவம் நீர்ப்பாசனம் இல்லாமலேயே சாகுபடிக்கு மிகவும் ஏற்றதாக மாறுகிறது. மக்காச்சோளம், உருளைக்கிழங்கு, மற்றக் கிழங்குப் பயிர்கள், மேலும் பருப்பு வகைக் கூலங்கள் இப் பிரதேசத்தில் சாகுபடியாகின்றன. தற்போது பருப்பு வகைக் கூலங்களைப் பயிரிடுதலில்மட்டும் இங்குக் கவனக்குறைவு ஏற்பட்டுள்ளது. (3) விட்வாட்டெர்ஸ்ராண்டுக்கு வடக்கேயுள்ள புஷ்வெல்டும் (Bush Veld), (4) வடகிழக்கேயுள்ள தாழ் வெல்ட்டும் (Low Veld)—இவ்விரண்டனிலும் காணப்பெறும் சமநிலங்கள் பொதுவாக 3,000 அடிக்கும் குறைந்த உயரமுடையனவாதலாலும், 26° தெற்குக்கும் கீழேயுள்ள அட்சாம்சங்களைச் சார்ந்தனவாதலாலும், ஐரோப்பியர்களது குடியேற்றத்திற்கு உகந்தவையல்ல. மேலும், இவ்விரண்டு பிரதேசங்களிலும் மற்ற இடங்களிற்காட்டிலும் உயர்ந்த குன்றுத் தொடர்களும் ஓடுகின்றன. குளிர்காலத்தில் உயர் வெல்டில் உள்ள புற்றரைகள் மடிந்துபடுவதன் காரணமாக அப் பருவத்தில் வேளாண் குடிகள் உயர் வெல்டினின்று பெயர்ந்து தாழ் வெல்டை அடைகின்றனர். (5) இறுதியாகத் தென்மேற்கு மாவட்டம்—வரண்டு காயும் இப் பிரதேசம். மற்ற இடங்களைப் பார்க்கிலும் இங்கு விளைவு குறைவு.

ட்ரான்ஸ்வாலின் கனிப்பொருட் செல்வம் அளவில் பெரியதாக உள்ளதோடன்றிப் பலதரப்பட்டதாகவும் இருக்கின்றது. இப் பொருள்கள் யாவற்றனுள்ளும் தங்கத்திற்கே முதலிடம் உரியது. இந் நாட்டின் பல பகுதிகளில் மிகுந்த அளவில் நிறைந்த வருவாயைத் தரும் அளவிற்குத் தங்கம் கிடைக்கிறது. இந்த உண்மையை உணர்ந்ததன் பயனாய்ப் பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் பின்பகுதியில் மக்கள் இதில் மிகுந்த கவனம் செலுத்தலாயினர். 1872 ஆம் ஆண்டில் வடக்கு ட்ரான்வாலில் உள்ள ஈர்ஸ்ட்டெலிங் (Eersteling) என்னுமிடத்தில் தங்கத் தாதுக்கள் வெட்டியெடுக்கத் தொடங்கியதிலிருந்து அந்த இடம் ஒரு தேசியச் சின்னமாகக் கருதப்பெற்றுவருகின்றது. இதன் பிறகு கிழக்கு ட்ரான்ஸ்வாலின் லிடென்பர்க் (Lydenburg) மாவட்டத்தில் மேலும்

பெரிய பெரிய சுரங்கங்கள் கண்டுபிடிக்கப்பெற்றன. இச் சுரங்கங்கள் மேலும் வெற்றிகரமாக இயங்கின. ராண்டு பகுதிக்கு வெளியே தென் ஆஃப்ரிக்க யூனியனில் குறிப்பிடத்தக்க அளவில் தங்க வெட்டியெடுப்பு இன்றும் நடைபெற்றுவரும் வெகு சில மாவட்டங்களுள் லைடென்பர்க்கும் ஒன்று. அடுத்த பத்தாண்டுகளில் டா காப் (De Kaap) பள்ளத்தாக்குத் தங்கம் வெட்டியெடுத்தலில் தற்காலிகமாக மிகுந்த சிறப்பை அடைந்தது. இதன் விளைவாகவே 1886ஆம் ஆண்டில் பார்பெர்டன் (Barberton) என்னும் நகரம் எழுந்தது. ஆனால், ஏறக்குறைய இதேவமயத்தில் ராண்டு தங்க வயல்கள் கண்டுபிடிக்கப்பெற்றதும், மேற்கூறப்பெற்ற வயல்கள் சிறப்பில் பெரிதும் மங்கின. ராண்டு தங்க வயல்களில் தங்கம் நிறைந்திருந்த பாகத்தில் 1886ஆம் ஆண்டு செப்டெம்பெர் திங்களில் ஜொஹானஸ்பெர்க் நகரம் நிர்மாணிக்கப்பெற்றது. 1896ஆம் வருட மக்கள் கணிப்புப்படி, இந் நகரம், மாவட்டம் ஆகிய இரண்டினது மக்கள்தொகையும் சேர்ந்து 100,000-க்கும் அதிகமாகப் பெருகியது. இத் தொகையில் சுமார் 50 சதவீதம் வெள்ளையர்களாக இருந்தனர். அறுபது ஆண்டுகளுக்குப் பின் (1957) இத் தொகை ஒரு மில்லியனாக ஆயிற்று. இதில் வெள்ளையர்களது எண்ணிக்கை 400,000 ஆகும்.

ராண்டு தங்க வயல், 60 மைல் நீளமும் சுற்றிலுமுள்ள நிலப் பரப்பினின்று 1,000 அடி உயரமும் கொண்ட ஒரு தொடர்க் குன்று. இங்குத் தங்கமடங்கிய பாறைகள் கலவைக்கற் பாறையாகத் (conglomerate) இருக்கின்றன. இப் பாறை முழுவதிலும் தங்கத் தாதுக்கள் நுண்ணிய துகள்களின் உருவில் நன்கு பரவிக் கிடக்கின்றன. ஆகவே, இவற்றைக் குடைந்து பிரித்தெடுக்க ஆற்றல் வாய்ந்த பொறிக்கருவிகள் மிகவும் இன்றியமையாதவை. இவ்வாறு கடுமுயற்சியினால் பிரித்தெடுக்கவேண்டிய வேலைகள் தொடங்கிய நாள்முதற்கொண்டே அவை பெரும் மூலதனம் படைத்தவர்களாலேயே இயக்கப்பெறுவதற்குரியனவாக இருக்கின்றன. இங்குத் தங்கத்தைக் குடைந்து பெயர்த்தலுக்குத் தேவையான உழைப்புக் கிடைப்பது என்றுமே தீரா இடராக இருக்கின்றது. தென் ஆஃப்ரிக்கப் போருக்குப் பின்பு, சீனநாட்டு கூலிகளைச் சுரங்க வேலைகளில் அமர்த்தியதைத் தென் ஆஃப்ரிக்க மக்கள் பெரிதும் கண்டித்தனர். எனவே, அக் கூலிகள் படிப்படியாக அவர்களது தாயகத்திற்குத் திருப்பி அனுப்பப்பெற்றனர். ஆஃப்ரிக்க இனங்களைச் சார்ந்த உழைப்பாளிகள் இன்று ராண்டுக்கு அண்மையிலுள்ள காலனிகளிலும் காப்பரசுகளிலும் வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பெறுகின்றனர். மேலும், போர்த்து

கீசிய அரசின் அனுமதியுடன் போர்த்துகீசியக் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்கா விலும் ஆஃப்ரிக்கர்கள் வேலைக்கு அமர்த்தப்பெற்றுள்ளனர். 1957-ல் சுமார் 375,000 ஆஃப்ரிக்கர்களும் 50,000 வெள்ளையர் களும் இப் பணிகளைப் புரிந்தனர். 1956ஆம் ஆண்டு ட்ரான்ஸ்வால் மாநிலத்தில் 170·5 மில்லியன் பவுன் மதிப்புக்கொண்ட 12·7 மில்லியன் நுண்ணிய அவுன்சு தங்கம் வெட்டியெடுக்கப் பெற்றது.

மற்றுஞ் சில தாதுப் பொருள்களும் ட்ரான்ஸ்வாலில் ஏராளமாக உள்ளன. சிறப்பாக நடுத்தரமான நிலக்கரி, இரும்பு, செம்பு முதலியவை மிகுந்த அளவில் கிடைக்கின்றன. இம் மாநிலத்தின் வட எல்லையையொட்டி ஓடும் லிம்போபோ (Limpopo) ஆற்றுக்கு அருகே மெஸீனு (Messina) என்னுமிடத்தே பெரிய செம்புச் சுரங்கங்கள் காணப்பெறுகின்றன. 1956ஆம் ஆண்டில் ட்ரான்ஸ்வால் மாநிலம் 23·2 மில்லியன் சிறிய டன்கள் நிலக்கரியை—இவ் உற்பத்தி தென் ஆஃப்ரிக்க யூனியனின் மொத்தத்தில் 63 சதவீதம்—உற்பத்தி செய்தது. இந்த உற்பத்தி யில் பெருமளவு ப்ரிடோரியா நகருக்குக் கிழக்கேயுள்ள விட்பாங்க் (Witbank) மாவட்டத்துச் சுரங்கங்களிலிருந்தும், ஜொஹானஸ்பர்க்கிற்குத் தெற்காகவும் வால் ஆற்றின் வடகரை யிலுமுள்ள விரீனிகிங் (Vereeniging) சுரங்கங்களினின்றும் வெளிக் கொணரப்பெற்றது. விரீனிகிங் என்னுமிடத்தில்தான் தென் ஆஃப்ரிக்சப் போரின் முடிவிற்குப் பின்னர் 1902ஆம் ஆண்டில் சமாதான உடன்படிக்கையொன்று கையொப்பமாகியது. இன்று இந் நகர் தென் ஆஃப்ரிக்க யூனியனின் தலைசிறந்த தொழிற் புலங் களுள் ஒன்றாகும். இந் நகர் 'இஸ்கார்' ('Iscor'—தென் ஆஃப்ரிக்க இரும்பு-எஃகு கார்ப்பரேஷன்) என்னும் நிறுவனத்தால் அமைக் கப்பெற்ற பெரிய எஃகு தொழிலகங்கள், பல பொறிக்கலைக் கூடங்கள், மற்றத் தொழிற்கூடங்கள், பிரிட்டிஷ் காமன்வெல்த்தி லேயே மிகப் பெரியதான நீராவி ஆற்றல் உற்பத்தி நிலையம் ஆகியவற்றையெல்லாம் கொண்டுள்ளது. தென் ஆஃப்ரிக்க மின் விசை வழங்கும் ஆணைக்குழுவின் உரிமையாகியதும், விக்டோரியா அருவி—ட்ரான்ஸ்வால் விசைக் கம்பெனியால் (Victoria Falls and Transvaal Power Company) இயக்கப்பெற்றுவருவதுமான இந்த நீராவி விசையுற்பத்தி நிலையம் ராண்டு பிரதேசத்தின் ஒரு பகு திக்குத் தேவையான மின்சாரத்தை அளித்து உதவிவருகிறது. மேற் கூறிய வகைகளிலும், மற்றுஞ் சில வழிகளிலும் நற்பணி புரிந்து திறம்படச் செயலாற்றிவரும் ஆணைக்குழுவின் ஊக்கத்தின் மூலம் பெருந் தொழிற் புலங்களுக்கு மின்சாரம் மிகமிகக் குறைந்த செலவில் வேண்டிய அளவிற்கும் மேலாகக் கிடைக்கின்றது.

தென் ஆஃப்ரிக்க யூனியனின் இயற்கைச் செல்வங்களும் வர்த்தகமும்: யூனியனின் முழுப்பரப்பில் 75 சதவீதம் மேய்ச்சல் நிலம்; சுமார் 8 சதவீதம் உழத்தகு நிலம்; 1 சதவீதம் காடுகளடர்ந்தது; எஞ்சிய 16 சதவீதம் பயன்படா நிலமாகவும், கட்டடங்கள் போன்ற அமைப்புகள் கொண்டதாகவும் இருக்கின்றது. உழத்தக்க நிலப்பரப்பின் விழுக்காடு குறைவே எனினும், அது 22 மில்லியன் ஏக்கராக இருக்கின்றது. இப் பரப்பில் மூன்றிலொரு பங்கிற்கும் மேற்பட்ட அளவில் மக்காச்சோளம் பயிரிடப்பெறுகிறது. இப் பயிரின் உற்பத்தி $3\frac{1}{2}$ மில்லியன் டன்கள் ஆகும். கோதுமை 3 மில்லியன் ஏக்கர் பரப்பில் விளைகின்றது. ஆனால், இதன் சராசரி விளைச்சல் மிகக் குறைவு. இங்கு மொத்தமாக $\frac{3}{4}$ மில்லியன் டன்கள் கோதுமை பயிராகின்றது. நேடாலில் விளைவிக்கப் பெறும் 10 மில்லியன் டன்கள் கரும்பிலிருந்து முன்னரே குறிப்பிட்டவாறு 1 மில்லியன் டன்களுக்குஞ் சற்று அதிகமான அளவு கருப்புச் சர்க்கரை தயாரிக்கப்பெறுகின்றது. கொடிமுந்திரிப் பழம் கேப் மாநிலத்தில்மட்டுமே பயிரிடப்படுகிறது என்னலாம். திராட்சைப் பழங்கள் பெரும்பாலும் இனிமையான கொடி முந்திரித் தேறலை (wine) அளிப்பதற்கென்றே பயிரிடப்பெறுகின்றன. 1956-ல் 600,000 டன் திராட்சைப் பழம் பயிராயிற்று. இதில் 40,000 டன் மட்டும் பழமாகவே நுகரப்பெற்றது. கேப் மாநிலத்தின் தென்மேற்குப் பகுதியிலே இயற்கையான மழைப் பொழிவின் உதவியால் பயிரிடப்பெறுகின்ற வகையொன்றும்—எடுத்துக்காட்டாக, மலைகளுக்குக் கீழுள்ள கடற்கரைப் பகுதியில் பயிராகும் பழங்கள் — சிறிய காரூவில் நீர்ப்பாசனத்தின் துணை கொண்டு விளைவிக்கப்பெறும் வகையொன்றுமாக இப்பயிரில் இரு வகைகள் உள்ளன. கேப் மாநிலத்தில் உற்பத்தியாகும் பலவகை சார்ந்த இன்தேறல், கேப் மாநிலப் பழத்தேறல் (brandy) ஆகியவற்றின் மதிப்பு அவை கிடைக்குமிடங்களினின்றும் நெடுந் தொலைவு வரையிலும் பரவியுள்ளது. தென் ஆஃப்ரிக்க யூனியனிற்குள்ளேயும் மற்ற உலக நாடுகளிலும் இவ்விரண்டு வகைத் தேறல்களது வர்த்தகம் குறிப்பிடத்தக்க அளவிற்கு நடைபெற்று வருகின்றது. திராட்சைப் பழமும் முக்கியமான ஏற்றுமதிப் பொருளாக இருக்கின்றது. ஸிட்ரஸ் பழவகைகளும் பெருவாரியாக ஏற்றுமதியாகின்றன. சாறுமிகுந்த இப் பழவகைகளுள் பெரும் பகுதி ஆரஞ்சுப் பழங்களே; இவற்றின் மொத்த உற்பத்தி $\frac{1}{4}$ மில்லியன் டன்களுக்கும் அதிகம். மற்றுமுள்ள சில குறிப்பிடத்தக்க பயிர்கள் வேர்க்கடலை (216,000 டன்கள்), சூரியகாந்தி விதை (60,000 டன்கள்), புகையிலை (33 மில்லியன் பவுண்டு) முதலியவை. ஆனால், இவையனைத்தும் சிற்றளவிற்றான் பயிரா

கின்றன. இவ்வாறு மேலே நுவலப்பெற்றவற்றைக் கொண்டு தென் ஆஃப்ரிக்க யூனியன் பலவகையான பொருள்களை உண்டாக்குகின்றது என்பது தெளியப்பெறும்.

யூனியனின் பெரும்பரப்பு மேய்ச்சல் நிலமாக இருப்பதனால், இங்குக் கால்நடைகளின் எண்ணிக்கை ஏராளம். ஈங்குள்ள ஆடுகளின் எண்ணிக்கையைக் (39 மில்லியன்) கருதின், தென் ஆஃப்ரிக்க யூனியன், நியூஸிலந்தோடும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளோடும் சரிசமமாகப் போட்டியிடுகின்றது என்பது புலனாகும். யூனியனில் எண்ணெய்ப் பசையார்ந்த ஆட்டுக் கம்பளத்தின் உற்பத்தி சுமார் 140,000 டன்களாகவும், எண்ணெய்ப் பசை நீங்கிய தூய கம்பளத்தின் அளவு மேற்கூறியதில் சுமார் அரைமடங்காகவும் இருக்கின்றன. யூனியனிலுள்ள கால்நடைகள், வெள்ளாடுகள் ஆகியவற்றின் எண்ணிக்கை முறையே 11·6 மில்லியன்களும், $5\frac{1}{2}$ மில்லியன்களுமாம்.

தென் ஆஃப்ரிக்காவில் கட்டட மரம் (timber) மிகக் குறைவு. இங்குள்ள காடுகள் பரப்பில் சிறியன; ஆங்காங்கே சிதறிக் கிடப்பன; கடற்கரைப் பகுதியையடுத்த மலைகளில் கடல் பக்கமாக உள்ள சரிவுகளில் காணப்பெறுவன. யூனியனில் ஓராண்டிற்கு 40 மில்லியன் கன அடி மரமே உற்பத்தியாகின்றது. அண்மையில் விரைவில் வளரும் மரங்களை வைத்துப் பயிர்செய்து பார்த்ததில் மிகவும் ஊக்கமளிக்கும் பலன்கள் கிடைத்துள்ளன.

யூனியனில் செழிப்பான கட்டட மர வனங்கள் இல்லாத குறையை, அதன் தங்கம், வைரம் ஆகிய இரண்டின் தலைசிறந்த கனிவளம் அளவுக்குமேல் ஈடுசெய்கிறது. 1956-ல் 15·9 மில்லியன் ஃபைன் அவுன்ஸுகள் தங்கமும் (இதன் மதிப்புச் சுமார் 200 மில்லியன் பவுன்கள்), 2·58 மில்லியன் மெட்ரிக் காரட்டுகள் (carats) வைரமும் (இதன் மதிப்பு $12\frac{2}{3}$ மில்லியன் பவுன்கள்) உற்பத்தியாயின. இவ்விரு கனிப்பொருள்களோடு இப்போது யுரேனியத்தையும் சேர்த்துக்கொள்ள வேண்டும். இத் தாதுராண்டு பகுதியில் பெரும்பாலும் ஒவ்வொரு சுரங்கத்திலும் ஆரஞ்சு ஃப்ரீ ஸ்டேட்டிலும் மிகச் சிறிய அளவில் கிடைக்கின்றது. தங்கத் தாதுவை வெட்டியெடுக்கையிலேயே இடையில் உண்டாகும் பொருளான யுரேனியத்தையும், பிரித்தெடுப்பதென முடிவு செய்யப்பட்டது. இம் முடிவு அனைத்துலக நாடுகளின் ஆதரவோடு தென் ஆஃப்ரிக்க யூனியன் அரசாங்கச் சார்பில் தொடர்ந்து நடந்த ஆராய்ச்சியின் பயனாக ஏற்பட்டது. இத் திட்டத்தின்படி ஒன்றன்பின் ஒன்றாகத் தனிப்பட்ட எந்திரசாதனங்கள் அமைக்கப்

பெற்றன. அவற்றில் முதல் சாதனம் 1952ஆம் ஆண்டு இறுதியில் அமைக்கப்பெற்றது. 1956-ல் யுரேனிய உற்பத்தி 3,300 டன் என மதிப்பிடப்பெற்றது அவ்வாண்டில் சுமார் 38.7 மில்லியன் பவுன் மதிப்புடைய யுரேனியம் ஏற்றுமதியாயிற்று. இன்னும் பல வகையான தாதுப்பொருள்கள் தென் ஆஃப்ரிக்க யூனியனில் உற்பத்தியாகிவருகின்றன. இவற்றுள் ஒன்று பிளாட்டினம் (platinum). உலகத்தில் பிளாட்டினம் தாது உற்பத்தி செய்யும் முக்கிய நாடுகளுள் தென் ஆஃப்ரிக்காவும் ஒன்றாகும். பிற தாதுப் பொருள்களில் மிக அதிகமாக வெட்டியெடுக்கப்பெறுவது நிலக் கரித் தாதுவே. 1957ஆம் ஆண்டில் இதனுற்பத்தி 33 மில்லியன் டன்களாக (37 மில்லியன் சிறிய டன்கள்) இருந்தது. இதன் மதிப்பு 19 மில்லியன் பவுன். தென் ஆஃப்ரிக்காவில் செம்பு (46,000 டன்), மாங்கனீசுத் தாது (686,000 டன்), கல்நார் (asbestos, 121,000 டன்), பிளாட்டினம் (490,000 ட்ராய் அவுன் ஸுகள்—Troy ounces) ஆகியவற்றின் உற்பத்தி உலகப்போருக்குப் பிறகு இந் நூற்றாண்டின் இடைப்பகுதி வரையிலும் ஆண்டு தோறும் அதிகரித்தது. இவை ஒவ்வொன்றிலும் சில மில்லியன் பவுன்கள் மதிப்புள்ள பொருள்கள் உற்பத்தியாயின.

பிற நாடுகளிற்போன்றே தென் ஆஃப்ரிக்காவிலும் அயல் நாட்டு வர்த்தகம், உலகப் போருக்குப் பிறகு மதிப்பைப் பொறுத்த அளவில், மிக விரைவாக உயர்ந்திருக்கின்றது. ஆனால், இதற் கேற்றாற்போல் பெரும்பாலான வர்த்தகப் பொருள்களின் பரி மாணத்தில் எத்தகைய அதிகரிப்பும் ஏற்படவில்லை. உண்மையில் சில பொருள்களைப் பொறுத்தவரையில் அவற்றின் அளவு குறைந்தும் இருக்கின்றது. 1956-ல் இறக்குமதியாகிய பொருள் களின் மதிப்பு 456 மில்லியன் பவுன்; ஆனால், 1938ஆம் ஆண்டில் அவற்றின் மதிப்பு 85 மில்லியன் பவுன். தென் ஆஃப்ரிக்க யூனியனி னின்றும் ஏற்றுமதியான பொருள்களின் மதிப்பு தங்கக் கட்டி களையும் (gold bullion) தங்கத் தாதுக்களையும் தவிர்த்து 1956-ல் 370 மில்லியன் பவுன். ஆனால், 1938-லோ 28 மில்லியன் பவுன். 1956ஆம் ஆண்டில் ஏற்றுமதியான பொருள்களின் மதிப்பு 1938-ல் ஏற்றுமதியானதன் மதிப்பைப்போல் பதின்மூன்று மடங்கு இருந்தது. ஆனால், தங்க ஏற்றுமதியையும் சேர்த்தால் மேற்கூறிய மதிப்புகளுக்கு இடையேயுள்ள வீதம் குறைந்துவிடுகிறது. சாதாரண வர்த்தகப் புள்ளிவிவரங்களில் தங்க ஏற்றுமதி இடம் பெறுவதில்லை. ஐக்கிய நாடுகள் நிறுவனத்தால் பதிப்பிக்கப் பெறும் 'அனைத்துலக வர்த்தகப் புள்ளிவிவரங்களது ஆண்டுக் குறிப்பு நூலில்' (Yearbook of International Statistics) கண்டுள்ள

படி, 1938, 1956ஆம் ஆண்டுகளில் ஏற்றுமதியாகிய தங்கத்தின் மதிப்பு முறையே 73 மில்லியன் பவுன்களும் 193 மில்லியன் பவுன்களுமாகும். தங்கத்தை நீக்கிப் பார்த்தால், 1956-ல் ஏற்று மதியானவற்றுள் ஆட்டுக் கம்பளமே—பெரும்பாலும் பசையுடையதே—மதிப்பில் மிக்கது. இந்த ஏற்றுமதியினால் தென் ஆஃப்ரிக்க யூனியனுக்கு 62 மில்லியன் பவுன்கள் கிட்டின. மேலும், 15 மில்லியன் பவுன்கள் தென் ஆப்ஃரிக்காவிற்குத் தோல் வகைகளின் மூலமும், அங்கோரா (angora) ஆட்டு வகைகளின் ரோமத்தின் வாயிலாகவும் கிடைத்தன. பண்ணைத் தொழிலின் மற்றப் பிரிவுகளின் முக்கியத்துவத்தைப் பச்சை நிலையினவும் பதப்படுத்தப்பெற்றனவுமான சிட்ரஸ் பழங்கள், மற்றுஞ் சில பழ வகைகள் ஆகியவற்றின் ஏற்றுமதி (இவற்றின் மதிப்பு $31\frac{1}{2}$ மில்லியன் பவுன்கள்) வாயிலாகவும், மக்காச்சோளம் (19 மில்லியன் பவுன்கள்), சர்க்கரை (5 மில்லியன் பவுன்கள்) முதலியவற்றின் ஏற்றுமதி வாயிலாகவும் நன்கு உணரலாம். மீன், மற்ற உணவுப் பொருள்கள் ஆகியவற்றின் ஏற்றுமதியினின்று 19 மில்லியன் பவுன்கள் வருவாயும், இன்தேறல்கள், சாராய வகைகள், மற்ற மதுபானங்கள் ஆகியவற்றின் ஏற்றுமதியினால் 2·2 மில்லியன் பவுன்களும் தென் ஆஃப்ரிக்காவிற்குக் கிடைத்தன. இவ்வுணவுப் பொருள்கள், கால்நடை உற்பத்திப் பொருள்கள் (livestock products) ஆகிய இரண்டினது ஒட்டு மொத்தமான மதிப்பு முன்னரே கண்டவாறு 154 மில்லியன் பவுன்களாகும். அஃதாவது, இம் மதிப்பு, தங்கம் நீங்கலாகத் தென் ஆஃப்ரிக்காவின் மற்றத் தேசிய ஏற்றுமதிப் பொருள்களின் (national exports) மதிப்பில் 40 சதவீதத்திற்கும் மேற்பட்டது.

பொதுவாகத் தங்கத்தைத் தவிர மற்றத் தாதுப் பொருள்களின் ஏற்றுமதி தென் ஆஃப்ரிக்காவின் மொத்த ஏற்றுமதியில் 30 சதவீதத்திற்கும் அதிகம். இவற்றுள் முதலிடம் பெற்ற பொருள் (இதன் மதிப்பு 38·7 மில்லியன் பவுன்கள்) ஐக்கிய நாடுகள் ஸ்தாபனத்தின் புள்ளிவிவரக் குறிப்புகளில் 'பிளக்கக் கூடிய பொருள்' (fissionable material) எனவும், 'ஸ்டேட்ஸ்மனின் ஆண்டுக் குறிப்பு நூலில்' (Statesman's Yearbook) 'அணுச்சக்திப் பொருள்' (atomic energy material) எனவும், மற்றும் பிரிட்டிஷ் வெளிநாட்டுப் புவியமைப்பியலை அளவிடும் கழகத்தால் (British Overseas Geological Surveys) வெளியிடப்பெறும் 'கனிப்பொருள் தொழிலின் புள்ளிவிவரச் சுருக்கம்' (Statistical Summary of the Mineral Industry) என்னும் ஏடுதனில் 'யுரேனியம் கனிப்பொருள்கள் (uranium minerals) எனவும் விவரிக்கப்பெற்றிருந்தது. இந் நாட்டினின்றும் ஏற்றுமதியான வைரக்கற்களின் (இவை பெரும்

பாலும் செதுக்கப்பெருதனவாக இருந்தன) மதிப்பு 32 மில்லியன் பவுன். இதற்கடுத்தபடியான தாதுக்களின் மதிப்பில் ஒரு திடீர்ச் சரிவு காணப்பெறுகின்றது. காட்டாக, கெட்டியான ஈயத் தாதுக்களின் மதிப்பு $14\frac{3}{4}$ மில்லியன் பவுன்களாகவும், செம்பின் மதிப்பு 11 மில்லியன் பவுன்களாகவும், கல்நாரின் மதிப்பு $9\frac{1}{2}$ மில்லியன் பவுன்களாகவும், மாங்கனீசு தாதுவின் மதிப்பு 4 மில்லியன் பவுன்களாகவும் இருந்தன. இவற்ருேடு சிறிதளவு குரோமியத் தாது, நிலக்கரி, ஆன்டிமனி (antimony) ஆகியனவும் சேர, எல்லாத் தாதுப்பொருள்களின் மொத்த மதிப்பும் $116\frac{1}{2}$ மில்லியன் பவுன்களாயிற்று.

பிற ஏற்றுமதிப் பொருள்களுள் விவசாய, மின்சார எந்திர சாதனங்களைத் தவிரப் பிற எந்திர சாதனங்களும் அவற்றின் பகுதிகளும் (இவற்றின் மொத்த மதிப்பு பவு. $9\frac{1}{4}$மி.), மற்றும் மோட்டார் கார்கள். பாரவண்டிகள் (trucks), டயர்கள் (tyres), ட்யூபுகள் (tubes) (இவை அனைத்தின் மதிப்பு பவு. $6\frac{2}{3}$ மி.) முதலியவை முக்கியத்துவம் பெறுகின்றன.

தென் ஆஃப்ரிக்காவில் இறக்குமதியாகும் பொருள்கள் பலவிதம். இவற்றுள் முக்கியத்துவத்தில் மிகுந்தது எனத் தனியாகப் பிரித்துக் கூறத்தக்க பொருளெதுவுமில்லை. இந்நாட்டில் இறக்குமதியான மோட்டார் கார்கள், பாரவண்டிகள் (trucks), மூடு வண்டிகள் (vans) இவற்றின் பாகங்கள் முதலியவற்றின் மதிப்பு $46\frac{1}{2}$ மில்லியன் பவுன், பெட்ரோலியமும், அதனின்று பெறப்படும் பொருள்களும் 33 மில்லியன் பவுன். இவ்விரண்டும் மொத்த இறக்குமதியின் மதிப்பில் ஆறில் ஒரு பாகம் ஆகும். இவற்றினும் மேலாகப் பருத்தி, ரேயான், கம்பள ஆடைகள், துணிகளுட்பட மற்ற நெசவுத் தொழிற்பொருள்களின் மதிப்பு 85 மில்லியன் பவுன்கள்; விவசாய எந்திர சாதனங்களும் கருவிகளும் 19 மில்லியன் பவுன்கள் மதிப்புடையனவாக இருந்தன. சுமார் 9 மில்லியன் பவுன்கள் மதிப்புள்ள செப்பனிடப்பெருத மரம் இறக்குமதியாகின்றது. இதனுல் தென் ஆஃப்ரிக்காவில் காடுகள் அதிகமில்லை என்பதை அறியலாம். இறக்குமதிகளில் சுமார் 5 சதவீத அளவிற்குத்தான் உணவுப் பொருள்களும் பானவகைகளும் தென் ஆஃப்ரிக்காவிற்குத் தேவைப்படுகின்றன. இந்த அளவில் ஏறக்குறைய அரைப்பங்கு தேயிலையும், காப்பியும் (coffee) ஆகும். தென் ஆஃப்ரிக்க யூனியனிலுள்ள தேயிலைச் செடிகள் யாவும் களையப்பட்டுவிட்டன.

1956ஆம் ஆண்டில் இறக்குமதிப் பொருள்களில் அரைப் பங்கிற்கும் அதிகமாக ஐக்கிய அரசும் (United Kingdom) ($156\frac{1}{2}$

மில்லியன் பவுன்கள்), அமெரிக்க ஐக்கியநாடுகளும் (99 மில்லியன் பவுன்கள்) அனுப்பின. மற்றொரு கால்பங்கு இறக்குமதிகளுக்கு ஜெர்மனி (32மி. பவு.), கனடா (22மி. பவு.), ரொடீஷியாவும் நயாஸாலாந்தும் (17½ மி. பவு.), ஜப்பான் (12மி. பவு.), சவூதி அரேபியா (11¼ மி. பவு.), ஈரான் (11மி. பவு.), இத்தாலி (10 மி. பவு.) பெல்ஜியம் (10மி. பவு) ஆகிய 8 நாடுகளும் காரணமாக அமைந்தன. தென் ஆஃப்ரிக்க யூனியனின் ஏற்றுமதிகளில் அரைப்பங்கிற்கும் மேற்பட்டவற்றை மூன்று நாடுகளும்—ஐக்கிய அரசு 109 மி. பவு., ரொடீஷியாவும் நயாஸாலாந்தும் 55 மி. பவு., அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் 29 மி. பவு. — மற்றொரு கால்பங்கை ஆறு முக்கியமான நாடுகளும்—பெல்ஜியம் 21½ மி. பவு., ஜெர்மனி 18 மி. பவு., இத்தாலி 16¾ மி. பவு., ஃபிரான்ஸ் 15½ மி பவு., நெதெர்லாந்து 9½ மி. பவு., ஜப்பான் 8½ மி. பவு. பெற்றுக்கொண்டன.

பெருநகரங்களின் (நகர்ப்புறங்களும் உட்பட)
மக்கள்தொகைபற்றிய 1957ஆம் ஆண்டு மதிப்பீடுகள்

		வெள்ளேயர்	மொத்தம்
ஜொஹானஸ்பர்க்	...	393,000	1,030,000
கேப்டவுன்	...	280,000	709,000
டர்பன்	...	177,000	613,000
ப்ரிடோரியா	...	176,000	335,000
போர்ட் எலிஸபெத்	...	92,000	240,000
விரினீகிங் வான்டெர்பிஜில் பார்க்		60,000	201,000
ஜெர்மிஸ்டன்	...	95,000	213,000
ப்ளெம்ஃபான்டைன்	...	62,000	142,000
பெனோனி	...	45,000	139,000
ஸ்ப்ரிங்ஸ்	...	39,000	130,000
ஈஸ்ட் லண்டன்	...	49,000	106,000
பீடர்மாரிட்ஸ்பர்க்	...	38,000	88,000
கிம்பெர்லி	...	22,000	70,000

அட்லான்டிக் பெருங்கடலின் கரையை முட்டியுள்ள தென் மேற்கு ஆஃப்ரிக்கா, கேப் மாநிலத்திலிருந்து வடக்காகப் போர்த்துகீசிய மேற்கு ஆஃப்ரிக்கா வரையிலும், உள்நாட்டில் பெச்சுவானலாந்து (Bechuanaland) காப்பரசு வரையிலும் வியாபித்துள்ளது. முதல் உலகப் போருக்கு முன்பு இது ஜெர்மனியைச் சார்ந்த ஒரு காலனியாக இருந்தது. பின்னர் 1920ஆம் ஆண்டில்

உலக நாடுகளவை (The League of Nations) இதன் நிருவாகத்தை நடத்தும் பொறுப்பைத் தென் ஆஃப்ரிக்க யூனியனிடம் ஒப்படைத்தது. இன்றும் அந்த ஒப்படைப்புச் செல்லத் தக்கதாகவே இருக்கிறது. இருந்தாலும், இப்போது அந்த யூனியன் பிறர் சார்பில்லாமல் தானுகவே நிருவாகத்தை நடத்தி வருகிறது. தென்மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவில் தேர்ந்தெடுக்கப்பெற்ற அங்கத்தினர்கள் பதினெண்மர் அடங்கிய சட்டசபை ஒன்று உண்டு. தென்னுஃப்ரிக்க யூனியன் பேரவையில் இந்த நிலப்பகுதியின் பிரதிநிதிகளாக அறுவர் தேர்ந்தெடுக்கப்பெறுகின்றனர். வர்த்தகம்பற்றிய புள்ளிவிவரங்கள் இதற்கென்று தனியாக இல்லை; யூனியனின் வர்த்தகப் புள்ளிவிவரங்களோடு சேர்ந்தே அளிக்கப்பெறுகின்றன.

318,000 சதுர மைல் பரப்பைக்கொண்ட தென்மேற்கு ஆஃப்ரிக்கா 50,000 வெள்ளையர் உள்ளிட்டு மொத்தமாகச் சுமார் ½ மில்லியன் மக்களது வாழ்விடமாக அமைந்துள்ளது. பொதுவாக இங்குச் சொற்ப மழைதான் பொழிகிறது. இதன் வடகோடியில் மட்டுந்தான் நீர்ப்பாசனத்தின் தேவையின்றி ஓரளவுக்கு உழவுத் தொழிலைக் கைக்கொள்ள இயலும். இந் நாட்டின் பொருளாதாரத்திற்கு மேய்ச்சல் தொழிலே முக்கிய ஆதாரம். தென் பகுதியில் செம்மறியாடுகளும் வடபால் கால்நடைகளும் பெரும் பகுதிகளாயுள்ளன. இந்நாட்டின் கால்நடைத் தொகுதியில் 3 மில்லியன்கட்கும் மேற்பட்ட செம்மறியாடுகளும் [இவை பெரும் பாலும் கராகுல் (Karakul) என்னும் இனத்தைச் சார்ந்தவை; 'பாரசீக' ஆட்டுக்குட்டித் தோலுக்கென்றே இவை வளர்க்கப்பெறுகின்றன], 1·9 மில்லியன் கால்நடைகளும், 600,000 வெள்ளாடுகளும் இருக்கின்றன. 1956-ல் ஏற்றுமதியான மயிருடன்கூடிய கராகுல் ஆட்டுத் தோலின் (2·8 மில்லியன்) மதிப்பு 5·6 மில்லியன் பவுன்களாகும். இறைச்சிக்கான கால்நடையும் வெண்ணெயுங்கூட இந் நாட்டின் ஏற்றுமதிப் பொருள்களுள் மதிப்புயர்ந்தவை. மேற்கூறிய பொருள்களும் சில தாதுக்களும் இதன் முக்கிய வர்த்தகச் செல்வங்களாம். தாதுப்பொருள்களுள் வைரமும், செம்பு, ஈயம், துத்தநாகம் ஆகிய மூன்றுமடங்கிய தாதுக்களும் குறிப்பிடத்தக்கவை. வைரக் கனிகள் கடற்கரையை ஒட்டியும், மற்ற மூன்று தாதுக்கள் க்ரூட்ஃபான்டீன் (Grootfontein) மாவட்டத்துள்ள ஸுமெல் (Tsumeb) என்னுமிடத்தேயும் அகப்படுகின்றன. வைர போர்டு (Diamond Board) ஒன்று வைர விற்பனையைக் கட்டுப்படுத்திவருகின்றது. ஏற்றுமதி செய்ய அனுமதிக்கும் இதன் அளவு ஆண்டிற்காண்டு மாறுபடுகின்றது. 1956-ல் ஏற்றுமதியான சுமார் 1 மில்லியன்

காரட் வைரத்தின் மதிப்பு 17·6 மி. பவு., மற்றும் 14·6 மி பவுன் மதிப்புக் கொண்ட செம்பு, ஈயம், துத்தநாகம் ஆகிய மூன்றுஞ் செறிந்த தாதுக்களும் ஏற்றுமதியாயின.

விண்ட்ஹோக் (Windhoek) நகரமே இந் நாட்டின் தலை நகராகும். இந் நகரம் இந் நாட்டின் மத்தியில் 5,500 அடி உயரத்தில் அமைந்திருக்கின்றது. 1951ஆம் ஆண்டுக் கணக்கெடுப்பின்படி, இந் நகரின் மக்கள்தொகை 20,490. இத் தொகையில் ஏறக்குறைய சரிபாதியினர் வெள்ளையினத்தோர். தென் ஆஃப்ரிக்கத் தர அகலம் (standard gauge) (3 அடி 6 அங்.) கொண்ட ஓர் இருப்புப்பாதை விண்ட்ஹோக் நகரத்தைக் கேப் ரெயில் வேக்களோடு இணைக்கிறது. இவ் இருப்புப்பாதை விண்ட்ஹோக் நகரத்திற்கும் அப்பால் வால்விஸ் (Walvis) விரிகுடா வரையிலும் செல்கிறது; லூடெரீட்ஸ் (Luderitz) விரிகுடாவுடனும் இணைப்புப்பெற்றுள்ளது. மொத்தமாகத் தென்மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவில் 1,133 மைல் நீளமுடைய தர அகல (standard gauge) இருப்புப்பாதையும், அதன் வடபகுதியில் 353 மைல் நீளமுடைய குறுகிய அகல (narrow gauge, 2 அடி) இருப்புப்பாதையும் இருக்கின்றன.

உயர் ஆணைக்குழு ஆட்சிப் பகுதிகள்

(High Commission Territories)

(பக்கம் 65ஐப் பார்க்க)

பஸுட்டோலாந்து (Basutoland) 11,700 சதுர மைல் பரப்புடையது; வேல்ஸின் பரப்பில் ஒன்றரைப் பங்கிற்குச் சமமான அளவு கொண்டது. 1956ஆம் ஆண்டு மக்கள் கணிப்புப்படி பஸுட்டோலாந்தில் இருந்த ஆஃப்ரிக்கர் 630,000 பேர் ஆவர். மேலும், 150,000 ஆஃப்ரிக்கர்கள் தென் ஆஃப்ரிக்க யூனியனில் இருந்தனர். 1959ஆம் ஆண்டில் உருவாகிய ஒரு புதிய அரசியல் அமைப்பின்படி பஸுட்டோலாந்திற்கென 80 அங்கத்தினர்களடங்கிய தேசிய சபை (National Council) ஒன்றை நிருமாணித்தது. இவ் எண்பதின்மருள் எழுபத்தாறுபேர் ஆஃப்ரிக்கர்களாகவும், மற்றும் நான்கு பேர் தேர்தலின் வாயிலாகப் பதவியில் அமர்வோராகவும் இருத்தல் வேண்டும் எனவும் விதிக்கப் பெற்றது. ஹை கமிஷன்களது கவனிப்பின்கீழ் உள்ள சிற்சில விவகாரங்களைத் தவிர்த்து மற்றெல்லா விவகாரங்களையும் பொறுத்தவரையில் பஸுட்டோலாந்தின் தேசிய அவையே சட்டங்கள் செய்யும் உரிமை பெற்று விளங்குகிறது. கலிடோன்

ஆற்றின் (Caledon River—ஆரஞ்சு ஆற்றின் துணையாறு) கரையை முட்டியிருப்பதும், ஆரஞ்சு ஃப்ரீ மாநிலத்தை பஸுட்டோ லாந்தினின்று பிரிப்பதுமாகிய மேற்கெல்லையிலிருந்து கிழக்கு முகமாக ஓடிப் படிப்படியாக உயரத்தில் மிகும் 'தாழ்நிலங்கள்' பஸுட்டோலாந்தின் நிலத்தோற்றத்தில் ஒரு முதன்மையான உறுப்பாகும். மேற்கே இவற்றின் உயரம் 5–6,000 அடியாக இருந்து, நேடால் எல்லையை ஒட்டியிருக்கும் ட்ரேகென்ஸ் பெர்க்கில் 11,000 அடியாக அதிகரிக்கின்றது. ட்ரேகென்ஸ் பெர்க் மலை ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்குகளைப் பிரிக்கும் ஒரு முக்கிய முகடாகும். இதனால் பஸுட்டோலாந்திற்கு 'ஸ்விட்ஸர் லாந்து', தென் ஆஃப்ரிக்காவின் 'பெருஞ்சுனை' (Sponge) என்னும் இரு பெயர்கள் வழங்குகின்றன. அட்லாண்டிக் பெருங்கடலோடு கலக்கும் கலிடோன், ஆரஞ்சு ஆறுகள் மட்டுமல்லாமல் இந்துப் பெருங்கடலில் கலக்கும் ட்யூகெலா (Tugela) ஆறும் உற்பத்தியாகின்றன. அது ஒரு மேய்ச்சல் நிலப்பரப்பு. அதில் செம்மறியாடுகள் $1\frac{1}{2}$ மில்லியன்; கால்நடைகள் 400,000; வெள்ளாடுகள் 650,000; குதிரைகள் 100,000. தென் ஆஃப்ரிக்காவில் பஸுட்டோ மட்டக் குதிரைகளுக்கு என்றுமே மதிப்பு அதிகம். இவற்றின் உடல் வன்மைக்கு வேறெவையும் ஈடாகா. ஆனால், மிகுந்த பொருளாதார முக்கியத்துவம் வாய்ந்தவை வெள்ளாடுகளும் செம்மறியாடுகளுமே. 1955ஆம் ஆண்டில் இவற்றினின்று கிடைத்த கம்பளம் (wool) மொத்த ஏற்றுமதியில் 54 சதவீதம் (இதன் மதிப்பு 1·8 மி. பவு.), மொஹெய்ர் (Mohair) (அங்கோரா ஆடுகளது கம்பளம்) மேலும் 18 சதவீதம். பஸுட்டோலாந்தின் ஆறில் ஒரு பங்கு பரப்பு உழுது பயிரிடப்பெற்றுவருகின்றது. ஏற்றுமதி செய்யத்தக்க அளவில் இவ் விளைநிலத்திலிருந்து கூலங்களும் (cereals) பருப்புவகைப் பயிர்களும் (leguminous crops) கிடைக்கின்றன. இவற்றில் உள்நாட்டுச் செலவுக்குத் தேவையானது போக மீதி ஏற்றுமதி செய்யப்படுகின்றன. 1955ஆம் ஆண்டு மொத்த ஏற்றுமதியில் இது 10 சதவீதத்திற்கும் மேற்பட்டிருந்தது. இந் நாட்டில் இறக்குமதியாகும் பொருள்களின் மதிப்பு 3·2 மி. பவுன். இது முக்கியமாக இந் நாட்டில் வதியும் ஆஃப்ரிக்கர்களது தேவைகளை நிறைவு செய்வதற்கேயாகும். இதன் தலைநகரம் மஸெரு (Maseru) என்னுஞ் சிறு நகராட்சியாகும். இதன் மக்கள்தொகை சுமார் நான்கு ஆயிரம். இத் தொகையில் சுமார் 700 பேர் வெள்ளையராவர். கலிடோன் ஆற்றுக்கு அருகிலுள்ள இந் நகரம் ஆரஞ்சு ஃப்ரீ ஸ்டேட்டுடன் புகைவண்டித் தொடர் இணைப்பைப் பெற்று விளங்குகிறது.

6,075 சதுர மைல் பரப்புடைய ஸ்வாஸிலாந்து (Swaziland) வேல்ஸைவிடச் சற்றுதான் சிறியது. 1956ஆம் ஆண்டுக் கணக்கெடுப்புப்படி, இதன் மக்கள் தொகையான 237,000-ல் 6,000 வெள்ளையர்கள் அடங்குவர். இதன் தலைநகரான மபாபனி (Mbabane), அதைவிடச் சுகாதாரத்தில் குறைந்த முன்னுளைய தலைநகரமான ப்ரெமெர்ஸ்டார்ப் (Bremersdorp) ஒவ்வொன்றிலும் சுமார் 800 வெள்ளையர் வாழ்கின்றனர். ஸ்வாஸிக் குடிகள் (Swazis) தமது பண்புக்கூறுகள் பலவற்றில் ஜுலூக்களோடு (Zulus) நெருங்கிய வடிவொப்புமை கொண்டுள்ளனர். இவர்களது பெருஞ் சமூகவமைப்பில் கட்டுப்பாடுகள் ஏராளம். முன்பு இக் குடிமக்களின் தலைவர்களாக விளங்கியோர் கண்மூடித் தனமாக ஐரோப்பியர்களுக்குச் சலுகைகள் பலவற்றை அளித்ததனுல் ஏற்பட்ட குழப்பத்தினுல் அம் மக்கள் கூட்டங்கள் பெரிதும் அல்லலுற்றன. ஸ்வாஸிலாந்தின் மேல், வட, தென் புறங்களில் ட்ரான்ஸ்வால் நாடு அமைந்திருக்கிறது. நேடாலும் போர்த்துகீசியக் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்காவும் கிழக்கே அமைந்திருக்கின்றன. ஸ்வாஸிலாந்து அதன் மேற்குப்புறத்தேயுள்ள உயர் வெல்டிலிருந்து (High Veld—4,000 அடி) மத்திய வெல்டின் (Middle Veld) வழியாகத் தாழ்வுற்று புஷ் வெல்டை (Bush Veld) நோக்கிச் சரிகிறது. பலவகைப் பொருள்களைப் படைக்கும் பல கூறுகொண்ட நாடாக இருப்பினும், ஸ்வாஸிலாந்து முக்கியமாக மேய்ச்சல் தொழில் சிறந்த நாடு என்றே கூறத்தகும். ஈங்குள்ள 430,000 கால்நடைகளுள் ஏறக்குறைய ஆறில் ஒரு பங்கு ஐரோப்பியர்களுக்கு உரிமையான பண்ணைகளில் வளர்கின்றன. மேலும், செம்மறியாடுகளும், வெள்ளாடுகளுமாகச் சேர்ந்து மொத்தம் 170,000 ஆகும். ஸ்வாஸிலாந்தின் மேய்ச்சல் நிலங்களின் மீது அளவிகந்து கால்நடைகள் மேயவிடப்படுகின்றன. மேலும், இந் நிலங்கள் பெரிதும் அரிபட்டுக் கிடக்கின்றன. இதன் கனிவளங்களுள் ஈண்டுக் குறிப்பிடத்தக்கது கல்நார் (asbestos) ஒன்றுதான். இந் நாட்டினகத்துள்ள ஒரு பெரிய கல்நார்ச் சுரங்கம் ஆண்டுதோறும் சுமார் 30,000 டன்களை உற்பத்தி செய்கிறது. 1956ஆம் ஆண்டில் ஏற்றுமதியான கல்நாரின் மதிப்பு (2·4 மி. பவு.) மொத்த ஏற்றுமதியின் மதிப்பில் (3·88 மி. பவு.) 62 சதவீதமாக இருந்தது. மற்ருெரு 20 சதவீத மதிப்புக்குக் காரணமாக அமைந்தவை இறைச்சிக்கான உயிரினங்கள் (386,000 பவு.), நெல் (216,000 பவு.), பருத்திக்கொட்டை (199,000 பவு.) முதலியன.

பெச்சுவானுலாந்து காப்பரசு (The Bechuanaland Protectorate), தென்மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவிற்குக் கிழக்கேயும்,

மொலோப்போ (Molopo) ஆற்றுக்கு வடக்கேயும் அமைந்துள்ள ஒரு நாடு. இதன் பரப்பு 275,000 சதுர மைல்கள். 1956ஆம் ஆண்டின் மதிப்பீட்டின்படி இதன் மக்கள் தொகை 316,000. எனவே, இதன் அடர்த்தி ஒரு சதுர மைலுக்கு ஒருவருக்குச் சிறிது மேற்பட்டதாகும். இதன் தோற்றத்தின் தனிப்பண்பு கல ஹாரிப் பாலையே. இப்பாலையை ஏதும் விளையா மணற் பாலை எனத்தான் உலக மக்கள் அறிவர். ஆனால், அவ்வாறன்று. அணிமைக்காலத்தே மேற்கொள்ளப்பெற்ற நில அளவை (சர்வே) ஒன்றின்மூலம் இப் பாலைநிலம் ஓரளவுக்குக் கால்நடைப் பண்ணைநிலமாக மாறுதற்குரிய சாத்தியக்கூறுகளைப்-பெற்றுள்ளது என அறியப்பெற்றது. இதன் வடபால் நகாமி ஏரிக்கும் ஸாம் பெஸி ஆற்றுக்கும் இடையே அகல விரிந்துகிடக்கும் சதுப்பு நில மொன்றும் பெச்சுவானுக் காப்பரசினுள் அடங்கும். பெச்சுவானுக் குடிமக்களுள் நாகரிகத்தில் தலைசிறந்தோராக மதிக்கப்பெறுபவர் பாமாங்வாடோ (Bamangwato) (இவர்தம் எண்ணிக்கை 100,000-க்கும் அதிகம்) என்னும் பிரிவினர். இந் நாகரிகத்திற்கு எடுத்துக்காட்டுகளாக அக் கூட்டத்தின் முன்னுளைய அரும் பெருந் தலைவராக காமாவையும் (Khama) தலைநகரான ஸெரோவேயையும் (Serowe) (16,000) குறிப்பிடலாம். பாமாங் வாடோ பிரிவின் தலைவர் பதவிக்கு யார் வருவது என்பதுபற்றி பிரிட்டிஷாரோடு கடந்த சில ஆண்டுகளாக ஏற்பட்டுவந்த தொல்லை தற்போது மறைந்துவிட்டது. பெச்சுவானுலாந்து அடைந்துவரும் வளர்ச்சி சிறப்பாக மேய்ச்சல் தொழிற்றுறை யிற்றான் நிகழ்ந்துவருகிறது. 1956ஆம் ஆண்டில் இக் காப் பரசில் ஏறக்குறைய $1\frac{1}{4}$ மில்லியன் கால்நடைகளும் $\frac{1}{2}$ மில்லியன் செம்மறியாடுகளும் வெள்ளாடுகளும் இருந்தன. 1950ஆம் ஆண் டில் இறக்குமதியான பொருள்கள் எல்லாவற்றின் மதிப்பு 3 மி. பவு.; ஏற்றுமதிகளின் மதிப்பு 2·8 மி. பவு. ஏற்றுமதிச் சரக்கு களினளவில் மூன்றில் இரு பங்கிற்குக் காரணமாக விளங்கியவை கால்நடைகள், இறைச்சி, தோல் வகைகள் முதலியன. கால் நடைகளைக் கொன்று இறைச்சியைத் தயாரிக்கும் அரசாங்கக் கூடமொன்று இறைச்சி விற்பனைக்குத் துணைபுரிகிறது. பெச்சு வானுலாந்துக் காப்பரசின் தென்கிழக்கு எல்லைகளையொட்டினாற் போல அக் காப்பரசினுள் ஏறக்குறைய 400 மைல்களுக்கு ஓடும் 'கேப்—கைரோ' இருப்புப்பாதை கேப் மாநிலத்தைத் தெற்கு ரொடீஷியாவோடு இணைக்கிறது.

ரொடீஷியா—நியாஸாலாந்து கூட்டரசு

இக் கூட்டரசில் அடங்கிய, சுயாட்சி நடத்தும் குடியேற்றப் பகுதியாகிய (காலனி) தெற்கு ரொடீஷியாவும் வட ரொடீஷியா, நியாஸாலாந்து என்னும் இரு காப்பரசுகளும் ஒரு கவர்னர்—ஜெனரலின் கீழிருக்கின்றன. இக் கூட்டரசு, இரண்டு ஆண்டுகள் நீடித்து நடந்த இடர்மிக்க பேச்சுவார்த்தைகளுக்குப் பின்பு தெற்கு ரொடீஷிய வெள்ளையர்களின் ஒப்புதலோடும், அவ்விரு காப்பரசுகளின் சட்டமன்றங்கள் பிரிட்டிஷ் பாராளுமன்றம் ஆகியவற்றின் ஒப்புதலோடும் 1953ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் 3ஆம் நாளன்று உருப்பெற்றது. இவ்வாறு ஒரு கூட்டாட்சியாக உருவாகிய அப் பரப்புகள் அரசியல் நிலை, இயற்கை வளங்கள், வளர்ச்சி ஆகியவற்றைப் பொறுத்துத் தம்மிடையே வேற்றுமைகளைக் கொண்டிருக்கின்றன. 1945ஆம் ஆண்டில் அமைக்கப் பெற்ற மத்திய ஆஃப்ரிக்க மன்றம் ஒன்றின்மூலம் அப் பகுதிகள் ஒவ்வொன்றும் கையாண்ட கொள்கைகளையும் பொருளாதார வளர்ச்சித் திட்டங்களையும் இணைக்க முன்னர் மேற்கொண்ட முயற்சியொன்று எதிர்பார்த்த அளவிற்குப் பயன் அளிக்காது போயிற்று. இனி அச் சிக்கலுக்குத் தீர்வு காணவேண்டின், அவற்றை ஒரு கூட்டாட்சியாகத்தான் மாற்றவேண்டும் என எண்ணி, தாம் எண்ணியாங்கு செய்து முடித்தனர் அந் நாட்டு மக்கள். இக் கூட்டரசில், வட ரொடீஷியா, நியாஸாலாந்து ஆகியவற்றின் ஆஃப்ரிக்க மக்களின் காப்பரசு உரிமைகளையெல்லாம் போற்றிக் காப்பதில் மிகுந்த கவனம் எடுத்துக்கொள்ளப் பெற்றுள்ளது.

இக் கூட்டரசின் பரப்பு முழுவதும் வெப்ப மண்டலத்திற்குள்ளேயே அடங்கியிருக்கின்றது. இதன் 480,000 சதுரமைல் பரப்பில் [ஐக்கிய அரசின் (United Kingdom) பரப்பைப் போல் ஐம் மடங்கு] $7\frac{1}{2}$ மில்லியன் மக்கள் (1957ஆம் ஆண்டின் மதிப்பீடு) வாழ்கின்றனர். இக் கூட்டரசிலேயே மிகப் பெரிதான வடரொடீஷியாதான் (285,000 சதுர மைல்கள்) மக்கள் தொகையில் மிகத் தாழ்ந்தது ($2\frac{1}{4}$ மில்லியன்); இதற்கு மாறாக, அளவில் மிகச் சிறிய நியாஸாலாந்து (48,000 சதுர மைல்கள்) மிகவுயர்ந்த மக்கள்தொகை உடையது. தெற்கு ரொடீஷ்யாவோவெனில், தனது அளவிலும் மக்கள்தொகையிலும்(150,000 சதுர மைல்கள்: 2·6 மி. மக்கள்) இடைநிலையிலுள்ளது; ஆனால், மற்றிரண்டைக் காட்டிலும் மிகவுயர்ந்த வளர்ச்சி பெற்றுள்ளது. ரொடீஷியாவை பிரிட்டிஷ் பேரரசினுள் உறுப்பாகச் சேர்த்த பெருமை

ஸிஸில் ரோட்ஸ் (Cecil Rhodes) என்பாரையே பெரிதும் சாரும். இவருக்குப் பின்னர்தான் அப் பகுதியின் பெயர் 1895 ஆம் ஆண்டில் ரொடீஷியா என ஆயிற்று. பெச்சுவானுலாந்து, ட்ரான்ஸ்வால் ஆகிய இரண்டிற்கும் வடக்கேயுள்ள நிலப்பரப்புகளை முன்னேறச் செய்து நிருவகிக்கும் உரிமையை பிரிட்டிஷ் தென்னுஃப்ரிக்கக் கம்பெனிக்கு அளிக்கும் ஓர் அரசியல் பத்திரத்தை இவர்தாம் 1889ஆம் ஆண்டு பிரிட்டிஷ் பேரரசினிடமிருந்து அக் கம்பெனிக்குப் பெற்றுக்கொடுத்தார். அடுத்த 12 ஆண்டுகளில் இது போழ்து நாம் காணும் ரொடீஷியாக்கள் உருப்பெற்றன. ஸாம்பெஸி ஆறு வட, தென் ரொடீஷியாக்களைப் பிரிக்கும் எல்லையாக அமைந்தது. பிரிட்டிஷ் பேரரசின் உரிமையைப் பெற்றிருந்த கம்பெனியின் ஆட்சி 1923ஆம் ஆண்டில் முடிவடைந்தது; இதையடுத்துத் தென் ரொடீஷியா சுயாட்சிகொண்ட ஒரு குடியேற்றப் பகுதி(காலனி) யாகவும், வட ரொடீஷியா ஒரு பிரிட்டிஷ் காப்பரசாகவும் மாறின. நியாஸாலாந்தோவெனில் 1891ஆம் ஆண்டு முதலே பிரிட்டிஷ் காப்பரசாக இருந்துவருகிறது. ரொடீஷியா-நியாஸாலாந்து கூட்டரசினுள் அடங்கிய மூன்று பகுதிகளையும் நான்கு புறமும் சூழ்ந்திருப்பவை பெச்சுவானுலாந்து காப்பரசு, ட்ரான்ஸ்வால், மொஸாம்பிக், டாங்கனீகா, பெல்ஜியன்காங்கோ, அங்கோலா முதலியவை. எனவே, இக் கூட்டரசு கடற்கரையினின்றும் ஒதுங்கிக்கிடக்கிறது. அம் மூன்று பகுதிகள் ஒவ்வொன்றின் சிறப்பியல்புகள் கீழே சுருங்கக் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

தென் ரொடீஷியா: இதன் பெரும்பரப்புக் கடல் மட்டத்திற்குமேல் 4,000 அடியிலிருந்து 5,000அடி உயரத்திற்கு உட்பட்ட பீடபூமியாகத் தோற்றமளிக்கிறது. இதன் காலநிலை வெள்ளையர்களது வாழ்வுக்கு இயையுமாறு தட்பம் வாய்க்கப்பெற்றுள்ளது. ஃபிரான்ஸின் பரப்பில் 75%-க்கும் மேற்பட்ட பரப்பைக் கொண்டுள்ள தென் ரொடீஷியாவின் $2\frac{1}{2}$ மில்லியன் மக்களில் (1957 ஆம் ஆண்டின் மதிப்பீடு) 193,000 பேர் ஐரோப்பியர்களாவர். குளிர்மையையூட்டும் பசும்புற்றரைச் சமநிலங்கள், புதர் நிலங்கள், குன்றுத் தொடர்கள் ஆகியவை அடுத்தடுத்து அமைந்துள்ளன. இக் குன்றுத் தொடர்களுள் ஸிஸில் ரோட்ஸ் புதைக்கப்பட்டுள்ள மேடோபோஸ் (The Matopos) குன்று ஈண்டுக் குறிப்பிடற்பாலது. தென் ரொடீஷியாவிலேயே மிகப் பெரியனவாகக் கருதப்பெறும் நகரங்கள் இரண்டுள. ஒன்று அதன் தலைநகரமான ஸாலிஸ்பரி (Salisbury). மற்றொன்று புலவாயோ (Bulawayo). வட கிழக்கேயுள்ள மஷோனுலாந்தில் (Mashonaland) அமைந்திருக்கும் ஸாலிஸ்

பரியின் 240,000 மக்களில் ஐரோப்பியரது எண்ணிக்கை 62,000 ஆகும். தென்மேற்கில் இருக்கும் மாட்டபெலிலாந்தில் (Matabeleland) உள்ள புலவாயோவின் (Bulawayo) மக்கள் தொகையான 154,000-ல் 41,000 ஐரோப்பியர்கள் அடங்கியுள்ளனர். கேப் டவுனிலிருந்து வடக்குமுகமாக ஓடும் முதன்மைத் தொடர் ஊர்திப் பாதை புலவாயோவின் வழியே செல்லுகிறது. பின்னர் புலவாயோவினின்றும் கிளம்பும் மற்றொரு பாதை ஸாலிஸ்பரியை நோக்கியும், தெற்கு ரொடீஷியாவிற்குக் கடல் வாயிலாக (Ocean gateway) விளங்கும் பெய்ரா (Beira) என்னும் போர்த்துகீசியத் துறைமுகத்தை நோக்கியும் ஓடுகிறது. பெய்ராவே மொஸாம்பிக்கிற்கும், அதே சமயத்தில் தென் ரொடீஷியாவிற்கும் முதன்மையான துறைமுகமாக இருந்துவருவதால், இத் துறைமுகத்தில் கப்பல் போக்குவரத்தில் மிகுந்த நெருக்கடி ஏற்படுகிறது. இந் நெருக்கடியின் விளைவாகச் சரக்குகளைக் கடத்துவதில் மிகுந்த காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. இத் தாமதத்தைத் தவிர்ப்பான் பொருட்டு 1955ஆம் ஆண்டில் ரொடீஷிய ரெயில்வேக்களுக்கும் மொஸாம்பிக் ரெயில்வேக்களுக்கும் இடையே புதிய இணைப்புப் பாதைகள் அமைக்கப் பெற்றன. இந்த இணைப்புப் பாதைகளின் மூலம் லிம்போபோ ஆற்றின்மீதுள்ள குயீஜாவின் (Guija) வழியாகத் தென் ரொடீஷியாவிற்கு லொரென்ஸோ மார்கிஸ் நகரத்தில் கடல் போக்குவாய் ஒன்று ஏற்பட்டுள்ளது. தென், வட ரொடீஷியா இரண்டிலுமாகச் சேர்ந்து சுமார் 2,900 மைல்கள் நீளங்கொண்ட இருப்புப்பாதைகள் இருக்கின்றன. இப் பாதைகள் எல்லாம் 3½ அடி தர அகலம் (South African standard gauge) கொண்டவை.

இங்கு விளையும் பயிர்களுள் முதன்மை எய்துபவை மக்காச் சோளமும் புகையிலையும் ஆகும். இவ்விரண்டனுள் மக்காச் சோளம் உள்நாட்டு நுகர்வுக்கென்றும், புகையிலை ஏற்றுமதிக்கென்றும் பயிரிடப்பெறுகின்றன. ஏற்றுமதியாகும் பயிர்களுள் புகையிலை முக்கியத்துவம் மிகுந்தது. ஐக்கிய அரசில் (United Kingdom) உள்ளோர் இப் பயிரின் பெருமளவை வாங்கிக்கொள்ள ஒப்புக்கொண்டிருக்கின்றனர். தென் ரொடீஷியாவில் 3 மில்லியன் கால்நடைகள் உள்ளன; ஆனால், செம்மறியாடுகளின் எண்ணிக்கையோவெனில், கால்நடைகளில் பத்திலொரு பங்குதான் ஆகும். குளிர்பதனச் சாதனங்கள் அமைந்த தொழிற்சாலைகள் பலவற்றைப் பொதுமக்கள் பயன்பாட்டு நிறுவனம் (Public Utility Corporation) ஒன்று கண்காணித்துவருகிறது. வெண்ணெய், பாலடைக் கட்டி ஆகியவை தயாரிக்கும் ஆலைகளடங்கிய

பால்பண்ணைத் தொழில் (dairying industry) நன்கு வளர்ச்சி யுற்றுவருகிறது. பாசன வசதி சீராக அமைந்துள்ள பகுதி கள் சிட்ரஸ் பழங்களின் வளர்ச்சிக்கு ஏற்றவை. நீர்ப்பாசனத் திற்கென்றும் பிற செயல்களுக்காகவும் இங்குப் பல பெரிய அணைகள் கட்டப்பெற்றுள்ளன.

இங்குக் கிடைக்கும் கனிப்பொருள்கள் பல. இவை பெரும் பரப்பில் குவிந்து கிடக்கின்றன. இவற்றுள் தங்கம் தலையாயது. அரசுரிமை பெற்ற வணிக நிறுவனத்தின் (The Chartered Company) எழுச்சிக்கு முதன்மைக் காரணம் இக் கனிப்பொருள் களின் சிறப்பே. 1956ஆம் ஆண்டில் இவற்றின் மொத்த மதிப்பு 23 மில்லியன் பவுன்கள். இதில் தங்கத்தின் மதிப்புச் சற்றேறக் குறைய $6\frac{3}{4}$ மி. பவு. கல்நாரின் உற்பத்தியில் தென் ரொடீஷியா தலைசிறந்து விளங்குகிறது. உண்மையில் 1956ஆம் ஆண் டில் உற்பத்தியான கல்நாரின் மதிப்புத் தங்கத்தின் மதிப்பினும் உயர்ந்திருந்தது. வடமேற்கேயுள்ள வான்கி (Wankie) என்னும் நிலக்கரி வயல் மத்திய ஆஃப்ரிக்காவின் தென் பகுதி முழுமைக்கும் நிலக்கரியை அளிக்கிறது. இவ் வயலில் 4,000 மில்லியன் டன் நிலக்கரி இருப்பதாக மதிப்பிடப்பெற்றுள் ளது. செலூக்வே (Selukwe) என்னும் இடத்தைச் சூழ்ந்த பகுதி களில் குரோமியம் தாது வெட்டியெடுப்பு வேலை நடைபெறுகிறது. இரண்டாம் உலகப் போரின்போது ஐக்கிய நாடுகளவை இப் பகுதிகளிலிருந்து குரோமியத்தைப் பெருத்த அளவில் வர வழைத்துக்கொண்டது. இப் போரே, தென் ரொடீஷியாவின் தொழில் வளர்ச்சிக்கும் பெருமைக்கும் பெருந்தூண்டு சக்தியாக வும் அமைந்தது.

வட ரொடீஷியா : இது தென் ரொடீஷியாவைப் போன்று பெரும்பாலும் பீடபூமியாகவும், ஆனால், ஓர் உயரமான அதைக் காட்டிலும் குறிப்பிடத்தக்க வெப்ப மண்டலமாகவும் இருக் கிறது. இதன் வடவெல்லைகளினின்றும் ஸாம்பெஸி ஆறும் காங்கோ ஆறும் இழிதருகின்றன. இக் காப்பரசின் பெரும் பாகம் மேல்ஸாம்பெஸி பள்ளத்தாக்கினுள் அடங்கியிருக்கிறது. 1957ஆம் ஆண்டில் இதன் மக்கள் தொகையில் 73,000 பேர் ஐரோப்பியராக இருந்தனர். ஸாம்பெஸி ஆற்றின் குறுக்கே விக்டோரியா அருவிக்குச் சற்றுக் கீழேயுள்ள பாலமொன்றைக் கடந்து இக் காப்பரசினுள் நுழைந்து ஓடும் ஓர் இருப்புப்பாதையை யொட்டியே வட ரொடீஷியாவின் முக்கியக் குடியிருப்புகள் அனைத்தும் ஏற்பட்டுள்ளன. இவ்விருப்புப்பாதை ஸாம்பெஸி ஆற்றின் வட கரையின்மீது வீற்றிருக்கும் நகரமான லிவிங்ஸ்

டனிலிருந்து (Livingstone) துவங்கி வடக்குமுகமாக 500 மைல் ஓடிக் கடாங்காவை (பெல்ஜியன் காங்கோ) அடைகிறது. வட ரொடீஷியாவின் தலைநகராய லுஸாகா (Lusaka) லிவிங்ஸ்டனி லிருந்து இப்பாதையில் பாதிவழிக்குச் சற்றுத் தொலைவில் அமைந் திருக்கிறது.

மேல் ஸாம்பெஸியை ஒட்டிய மேற்குக் கோடிப் பகுதியில் மிகச் சீரிய முறையில் அமைந்த பரோட்ஸ்லாந்து அரசு (Kingdom of Barotseland) அமைந்துள்ளது. இது ஐரோப்பியரல்லாதவர் களால் நடத்தப்படும் அரசு. ஆனால், மற்றப் பகுதிகளிலெல்லாம் பலபல மொழிகளைப் பேசிவரும் பல்வேறு மக்கள் கூட்டத்தினர் வாழ்கின்றனர். இங்குக் குடியேறியுள்ளோர் வெர்ஜீனிய, துருக்கி வகைப் புகையிலைகளைப் (Virginia and Turkish tobacco) பயிரிடு கின்றனர். இப் பயிர்த் தொழில் நியாஸாலாந்து எல்லைகளின் மீதுள்ள ஃபோர்ட் ஜேம்ஸன் (Fort Jameson) நகரத்தைச் சூழ்ந்துள்ள பகுதியில் மிகமிகச் சிறப்பாக நடைபெறுகிறது. மக்காச் சோளம் பெருவாரியாகப் பயிரிடப்பெறுகிறது. ஆனால், கடந்த சில ஆண்டுகளாக இப் பயிரில் ஏற்றுமதி வர்த்தகம் நடை பெறுவதற்கேற்ற அளவிற்கு உபரி கிடைக்கவில்லை. இவண் உள்ள கால்நடைகளின் எண்ணிக்கை 1 மில்லியனுக்குச் சற்றுக் குறைவு; வெள்ளாடுகளும் செம்மறியாடுகளுஞ்சேர்ந்து மொத்தம்132,000. இனி, வட ரொடீஷியாவில் மரம் வெட்டும் வேலையும் நடைபெறு கிறது. ஈங்கிருந்து ஓரளவிற்கு ஏற்றுமதியாகும் மரம் பெரும் பாலும் இருப்புப் பாதைகளில் பயன்படுத்தப்பெறும் தண்ட வாளக் குறுக்குக் கட்டைகளின் (sleepers) உருவில் அனுப்பப் பெறுகிறது. ஆனால், இவற்றைவிடச் 'செம்பு மண்டலத்தில்' (Copperbelt) இயங்கிவரும் சுரங்கத் தொழிலே அதிக முக்கியத் துவம் வாய்ந்தது. இச் செம்புமண்டலம் காங்கோ மாநிலத்தின் எல்லையோரமாக அமைந்திருக்கிறது. இம் மண்டலம் அவ்வெல் லைக்கு அப்பால் கடாங்காவில் செம்பு வைப்புகள் மண்டிக்கிடக் கும் பரப்புடன் இணைந்துவிடுகிறது. இச் செம்புமண்டலத்திற்குப் புறத்தேயுள்ள மற்றொரு தாதுப்பொருள் வைப்புப் பிரதேச மானது வட ரொடீஷியாவில் சுரங்க வேலை நடைபெறும் நகர்க் குடியிருப்புகளிலேயே மிகமிகப் பழமையான ப்ரோக்கன் ஹில் (Broken Hill) என்னுமிடத்தைச் சூழ்ந்து இருக்கிறது. இந்த இடம் லுஸாகா நகரத்திற்கு வடக்கே அதனின்றும் 75 மைல் தொலை வில் இருப்புப் பாதையின்மீது அமைந்திருக்கிறது. ஈங்கிருந்து துத்தநாக, காரீயத் தாதுப்பொருள்கள் அகழ்ந்து எடுக்கப்பெறு கின்றன. வேறு சில இடங்களில் பரிசீலனைகள் நடந்ததன் விளை

வாக மற்றத் தாதுப்பொருள்களும் இருப்பதாகத் தெரியவந்துள்ளது. இவற்றுள் இரும்பும் நிலக்கரியும் அடங்குகின்றன.

செம்பு மண்டலத்தில் நிகழ்ந்த முன்னேற்றம் எவரையும் வியக்குறச் செய்யும் தன்மையது. சுமாராக விரிந்த பரப்பில் அமைந்துள்ள இம் மண்டலம் வட ரொடீஷியக் காப்பரசில் முன்னணியிலுள்ள பல பெரிய நகரக் குடியிருப்புகளைத் (townships) தன்னகத்தே கொண்டுள்ளது. செம்பும் மற்றக் கனிப்பொருள்களும் ஏற்றுமதி வர்த்தகத்தில் பெரும்பாகமாக இருக்கின்றன. இக் கனிப் பொருள்கள்தாம் இக் காப்பரசின் வருவாயைப் பெருகச் செய்யும் காரணிகளுள் முதன்மையானவை. உண்மையில் வட ரொடீஷியாவின் வருவாய் தென் ரொடீஷியாவினதைவிட மிகவும் அதிகம். வட ரொடீஷியா கனிப்பொருள் வளம் படைத்தது; எனவே, அந் நாட்டில் சிக்கல்களே இல்லையென்றோ, அதன் செல்வநிலை மேம்பாடுற்றுத் தழைத்து ஓங்குகிறது என்றோ எண்ணிவிடற்கில்லை. இதன் செம்பு மண்டலத்தில் சுரங்க வேலைகள் நேர்பட இயங்குவதற்குத் திறம்படைத்த வெள்ளையர்களது உழைப்பு இன்றியமையாததாக இருக்கிறது. எனவே, ஐரோப்பிய, ஆஃப்ரிக்கத் தொழிலாளிகளிடையே உள்ள தொடர்புகள் பற்றிய பெருஞ் சிக்கல்கள் செம்புமண்டலத்தின் சுரங்கத் தொழிலின் சூழலிலே வட ரொடீஷியாவிற்கு நேர்ந்துள்ளன.

செம்பு மண்டலத்தில் மேற்கொண்டு முன்னேற்றம் நிகழக் கூடுமா என்பதை ஆராயின், நிலக்கரியின் பற்றுக்குறை அதற்கு முட்டுக்கட்டையாக இருப்பது அறியப்பெறும். இப்போது இம் மண்டலத்தில் சுரங்க வேலை இயங்குவதற்கு வேண்டிய நிலக்கரி தென் ரொடீஷியாவின்கண் உள்ள வான்கி சுரங்கங்களிலிருந்து கிடைத்துவருகிறது. இத் தொல்லையைச் சமாளிக்கவும், மற்றத் தேவைகளை நிறைவு செய்யவும் வேண்டி ரொடீஷியா-நியாஸாலாந்து கூட்டரசு இரு பெரிய நீர் மின்விசை நிலையங்களை அமைப்பதற்கான திட்டங்களை ஆதரித்து அவற்றிற்கான நிதியுதவியும் அளிக்க முன்வந்துள்ளது. இவ்விரு நீர் மின்சார நிலையங்களில் ஒன்று கரிபா (Kariba) மலையிடுக்கிலும், மற்றொன்று காஃப்யூ (Kafue) மலையிடுக்கிலும் நிறுவப்பெற இருக்கின்றன. கரிபாவிலுள்ள ஒரு மாபெரும் அணை, ஸாம்பெஸி ஆற்றின் நீர் முழுவதையும் உலகத்திலேயே மிகப்பெரிய செயற்கை ஏரியொன்றில் எஞ்ஞான்றும் நிலைப்படுத்தித் தேக்கி வைத்துள்ளது. இவ்வேரியின் நீளம் 175 மைல்கள் எனில் அதன் அளவை ஒருவாறு கற்பனை செய்து பார்க்கலாம்; கரிபாவில் மின்விசை கிடைப்

பதற்குள்ளாகச் செம்பு மண்டலத்தில் உள்ள செம்புச் சுரங்கங் களின் விசைத்தேவைகளை நிறைவு செய்ய, அச் சுரங்க உரிமை யாளர்கள் கடாங்காவிலிருந்து அவ் விசையைப் பெறுவதற்கான ஒப்பந்தங்களை ஏற்படுத்திக்கொண்டுள்ளனர்.

நியாஸாலாந்து: இதன் மொத்தப் பரப்பு ஏறக்குறைய இங்கிலாந்தின் பரப்பிற்குச் சமமெனினும், அப் பரப்பில் சுமார் நான்கிலொரு பங்கு நீரடங்கியது. எஞ்சியுள்ள நிலப்பரப்பைக் கருதின் அது ஏறக்குறைய ஸ்காட்லாந்தும் வேல்ஸூம் சேர்ந்த பரப்பிற்குச் சமமாக இருத்தல்கூடும். இந் நாட்டிற்கு நியாஸா லாந்து எனும் பெயர் ஏற்பட்டமைக்குக் காரணம் இதன்கண் உள்ள நியாஸா ஏரியே. ஆஃப்ரிக்காவின் பெரும் பிளவுப் பள்ளத்தாக்கின் (Great Rift Valley) தென்முனையிலுள்ள பெரிய நீர்ப்பரப்பின் (இது ஈரி ஏரியின் பரப்பில் சுமார் அரைப்பங்கு) பெரும் பாகம் நியாஸாலாந்து காப்பரசினுள் அடங்கும். இக் காப்பரசே நீண்டு குறுகிக் காண்கிறது. இப் பெற்றித்தான நியாஸாலாந்து காப்பரசின் ஒரு துண்டு, நியாஸா ஏரியின் மேற்குக் கரைக்கும் வட ரொடீஷியாவிற்கும் இடையேயும், மற் றொரு நீண்ட பகுதி அவ்வேரிக்குத் தெற்கே ஏறக்குறைய ஸாம் பெஸி ஆறுவரையிலும் விரவியுள்ள அளவிற்குப் போர்த்து கீசியக் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்காவினுள் நுழைந்தும் காணப்பெறு கின்றது. பெரும்பாலான பொருளாதார வளர்ச்சி இத் தென் பகுதியிற்றான் ஏற்பட்டுள்ளது. இதனூடே பாய்வதுதான் ஷய்ரே (Shire) ஆறு ஆகும். ஸாம்பெஸியின் துணையாறாய ஷய்ரே, நியாஸா ஏரியின் தென்முனையிலிருந்து வெளிப்பட்டுப் பல வரிசையான துள்ளல்களாகவும் அருவிகளாகவும் படிப்படி யாகத் தனது உயரத்தில் குறைவுற்றுப் பின்னர் அதன் பாட்டை யின் நடுவே ஸாம்பெஸி ஆற்றின் மட்டத்திற்கு வந்துவிடுகிறது. இந்த ஆற்றின் நீரொழுக்கை ஒழுங்குபடுத்தவும், இதனின்றும் கிட்டக்கூடிய விசையைப் பயன்படுத்தவும் தீவிரமான ஆராய்ச்சி கள் நடத்தப்பெற்றுவருகின்றன. ஷய்ரே ஆற்றுப் பள்ளத்தாக் கைச் சூழ்ந்திருப்பவை சராசரியாக 3–5,000 அடி உயரங் கொண்ட உயர்நிலங்களே. இவற்றிலிருந்து சில சிகரங்கள் 8–10,000 அடி உயரத்திற்கு நிவந்துள்ளன. நியாஸா ஏரியின் மட்டம் சுமார் 1,500 அடி; இதன் அதிகபட்ச ஆழம் 2,300 அடிக்கும் மேற்பட்டது. ஆகவே, இவ்வேரியின் படுகை கடல் மட்டத்திற்கு வெகு கீழே அமைந்துகிடக்கிறது.

ஷய்ரே உயர்நிலங்களில், அஃதாவது, மௌன்ட் மலாஞ்சே யின் (Mt. Mlangje, 10,000 அடி உயரம்) கீழ்ச் சரிவுகளில்

ஐரோப்பியரது முக்கியமான எஸ்டேட்டுகளும், நகர்வாழ் மக்கள் நிறைந்த மூன்று நகரக் குடியிருப்புகளும் (townships) இருக்கின்றன. நியாஸாலாந்தின் அதிகாரபூர்வமான தலைநகராய ஸோம்பா (Zomba), வர்த்தகக் கேந்திரமாய ப்ளான்டயர் (Blantyre), சுங்கச் சாவடியும் (Customs House) இருப்புப்பாதைத் தொடர்களின் தலைமை அலுவலகமும் ஆன லிம்பே (Limbe) ஆகியவையே அம் மூன்றும். இவையெல்லாம் அளவில் சிறியவை; சில நூறு ஐரோப்பியர்களே இவற்றின்கண் வாழ்கின்றனர். நியாஸாலாந்து காப்பரசு முழுவதிலும் வாழும் வெள்ளையரது தொகை 1957-ல் 7,500 ஆக இருந்தது.

புத்தம் புதிய நாடு ஒன்றில் இருப்புப்பாதையமைப்பு வேலையை முதற்கண் நெய்தல் நிலத்திலே துவக்கிப் பின்னர் உள் நாடு நோக்கி விரிவாக்குதலே வழக்கம். ஆனால், கடலிற்குப் போக்குவாயற்ற நாடுகளில் அஃதியலாதன்றோ? நியாஸாலாந்துக்குக் கடல் போக்குவாய் கிடையாது. எனவே, இதன்கண் இருப்புப்பாதையமைப்பு வேலை முதற்கண் உள்நாட்டிலிருந்துதான் தொடங்கியது. இருபதாம் நூற்றாண்டின் முதல் பத்தாண்டுகளில் அமைக்கப்பெற்ற முதல் இருப்புப்பாதை ஷய்ரே ஆற்றின் மீது வீற்றிருக்கும் நகரமாய போர்ட்ஹெரால்டைப் (Port Herald) ப்ளான்டயர் நகரத்தோடு இணைத்தது. அடுத்த பத்தாண்டுகளில் இப் பாதை போர்த்துகீசிய நிலப்பரப்பிலுள்ள ஸாம்பெஸி ஆற்றின் வடகரைவரையில் விரிவாக்கப்பெற்றது. 1920–30-ல் ஸாம்பெஸி ஆற்றின் எதிர்க்கரைக்குப் போர்த்துக்கீசியத் துறைமுகமான பெய்ராவிலிருந்து (Beira) ஓர் இருப்புப்பாதை போடப்பெற்றது. பின்பு 1930–40-ல் ஸாம்பெஸி ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் அமைக்கப்பெற்றதன் விளைவாக பிளான்டயர் நகரத்திலிருந்து நியாஸா ஏரிவரையிலும் இருப்புப் பாதையை விரிவுபடுத்த இயன்றது. இதன் பயனாக இப்போது பெய்ராவிலிருந்து நியாஸா ஏரிவரையிலும் நேரடியான இருப்புப் பாதைப் போக்குவரத்து ஏற்பட்டுள்ளது. ஈங்குள்ள பாதைகள் 3½ அடி அகலமுடையவை. நியாஸா ஏரியின் கரைகளில் அமைந்த துறைமுகங்களை இணைக்கும் வண்ணம் நீராவிக் கப்பல் போக்குவரத்து ஏரியைச் சுற்றி நடைபெற்றுவருகிறது. மேலும், இங்கு நல்ல மோட்டார்ச் சாலைகளும் இருக்கின்றன. இப் பகுதியில் காணப்பெறும் கவின்மிகு இயற்கைக் காட்சிகளோடு மேற்கூறிய போக்குவரத்து வசதிகளும் சேரவே, இப் பகுதி ஊரைச் சுற்றிப் பார்ப்போரையும் வணிகர்களையும் தன்பால் ஈர்க்கின்றது. ஆண்டுதோறும் இங்குப் பலர் வந்து மொய்க்கின்றனர். ஜொஹானஸ்பெர்க் நகரத்

திற்கும் நைரோபிக்கும் இடையேயுள்ள குறுக்குச் சாலையின்மீது நியாஸாலாந்து அமைந்திருக்கிறது.

இக் காப்பரசை ஆநிரைத் தொழிலில் ஓங்கிச் சிறந்துவரும் காப்பரசு எனக் கூறிவிட இயலாது. இங்குக் கால்மில்லியனுக்கும் சிறிது அதிகமான கால்நடைகள்தாம் வளர்ந்துவருகின்றன. வெள்ளாடுகள் மிகுதி; ஆனால், செம்மறியாடுகளின் எண்ணிக்கை மிகக் குறைவு. உள்நாட்டு உணவுத் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதன்பொருட்டு மக்காச்சோளம் பயிரிடப்பெறுகிறது. வர்த்தகப் பயிர்களுள் மதிப்புமிக்கது நெருப்பில் காட்டிப் பதப்படுத்திய (fire-cured) புகையிலையே. புகையிலைக்கு அடுத்தாற்போல் வருவது தேயிலை. ஆனால், இது மதிப்பில் மிகத் தாழ்ந்தது; மூன்றுவது இடம் வகிக்கும் பருத்தியின் மதிப்போவெனில் தேயிலையின் மதிப்பினும் மிகத் தாழ்ந்தது. புதிய பொருளான டுங் எண்ணெய் (Tung oil) உற்பத்தித் தொழில் எதிர்பார்த்த அளவிற்கு வெற்றியை அளிக்கவில்லை. தேயிலை விளைச்சல் ஐரோப்பியர்களது எஸ்டேட்டுகளில் நடைபெறுகிறது. புகையிலையைப் பெரும்பாலும் ஆஃப்ரிக்கர்களே பயிரிட்டுவருகின்றனர். பருத்தி ஒரு தலப் பயிராகத்தான் (native crop) பெரும்பாலும் இருந்துவருகிறது. இது ஷய்ரே ஆற்றின் கீழ்ப்பகுதியில் விளைகிறது. இவ்வாறு புகையிலை, தேயிலை, பருத்தி ஆகிய இம் மூன்று பயிர்களுஞ் சேர்ந்து ஏற்றுமதிப் பொருள்களின் அளவில் மிகப் பெரிய பாகமாக இருக்கின்றன.

ரொடீஷியா - நியாஸாலாந்து கூட்டாட்சி முழுவதிலும் 1956–ல் இறக்குமதியான சரக்குகளின் மதிப்பு 159 மில்லியன் பவுன்கள். இம் மதிப்பில் $\frac{3}{4}$ பங்கு செய்தொழிற் பொருள்களின் இறக்குமதிக்காகச் செலவிடப்பெற்ற தொகை ஆகும். மேலும், இங்கு இறக்குமதியான பொறிக்கருவிகள், போக்குவரத்துச் சாதனங்களின் மதிப்பு 57 மில்லியன் பவுன்களாகவும், ஆலைத்தொழிற் சரக்குகளின் மதிப்பு 43 மில்லியன் பவுன்களாகவும், மற்றச் சில்லறைக் கைத்தொழிற் பொருள்களின் மதிப்பு 20 மில்லியன் பவுன்களாகவும் இருந்தன. ஈங்கிருந்து ஏற்றுமதியான தங்கத்தின் மதிப்பைச் ($6\frac{1}{2}$ மி. பவு.) சேர்க்காமல் நோக்கின், மற்ற ஏற்றுமதிப் பொருள்களின் மதிப்பு 179 மில்லியன் பவுன்கள் ஆகும். இவ் வருவாயில் 63% (114 மி. பவு.) செம்பு ஏற்றுமதியின் வாயிலாகவும், 5% ($8\frac{1}{2}$ மி. பவு.) கல்நாரின் (asbestos) மூலமும், 15% (28 மி. பவு.) புகையிலை ஏற்றுமதியின் மூலமும் கிட்டின. இறக்குமதியில் $\frac{3}{4}$ பங்கு ஐக்கிய அரசிலிருந்தும் (65 மி. பவு.), தென் ஆஃப்ரிக்க யூனியனிலிருந்தும் (53 மி. பவு.) வந்தது. இதன்

ஏற்றுமதியில் பெரும்பாகத்தை ஐக்கிய அரசு (106 மி. பவு.) பெற்றுக்கொண்டது. இக் கூட்டாட்சியின் ஏற்றுமதி வர்த்தகத்தில் பிற முக்கியமான வாடிக்கை நாடுகளாக இருப்பவை தென் ஆஃப்ரிக்காவும் (17 மி. பவு.) அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளும் (13 மி. பவு.) ஆகும்.

ஆஃப்ரிக்க காங்கிரஸ் தலைவர்களின் அரசியல் கிளர்ச்சியால் 1959-ல் நாட்டின் அமைதி கேடுற்றது. முரட்டுத்தனமான ஆர்ப்பாட்டங்கள் நடந்து நிலைமை மேலும் சீர்கேடடைந்துவிடக் கூடும் என அரசாங்கம் பீதியுற்றுத் தற்காலிகமான நெருக்கடி நிலைமைகளைப்(state of emergency) பிரகடனம் செய்தது. கூட்டரசு அமைக்கப்பெற்றபோது, நிலைமையை 1960-ல் மறுபரிசீலனை செய்ய வகை செய்யப்பெற்றது.

பிரிட்டிஷ் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்கா

பிரிட்டிஷ் காமன்வெல்த்திலும் பிரிட்டிஷ் பேரரசிலும் அடங்குகின்ற நாடுகளும், இவற்றோடு நிர்வாகத் துறையில் தொடர்பு கொண்டுள்ள நாடுகளும், இடையீடே இல்லாது கேப் டவுனிலிருந்து அபிஸீனியா, சூடான் முதலான நாடுகளின் வரம்புகள் வரையிலும் பரந்து கிடக்கின்றன. ரொடீஷியா, நியாஸாலாந்து ஆகிய இரண்டிற்கும் வடபாலுள்ளதே டாங்கனீகா என்னும் தர்ம கர்த்தா நிலப்பகுதியாகும். இதன் வட எல்லைகளின்மீது கீனியா குடியேற்றமும் (காலனியும்), கீனியா உகாண்டா காப்பரசுகளும் அமைந்திருக்கின்றன. டாங்கனீகாவின் கடற்கரைக்கு அப்பாலுள்ள தீவுகளான ஸான்ஸிபாரும் (Zanzibar) பெம்பாவும் (Pemba) சேர்ந்தே ஸ்ான்ஸிபார் காப்பரசு ஆகும். கிழக்கு ஆஃப்ரிக்காவில் வழக்கிலிருந்துவரும் செலாவணி அலகு (unit of currency) 100 சென்டுகள் கொண்ட ஒரு ஷில்லிங் (20 ஷில். = 1 பவு.).

கீனியா, உகாண்டா, டாங்கனீகா ஆகிய இம் மூன்று நாடுகள் தமது அரசியல் அந்தஸ்தில் வேறுபட்டும், தனித்தனியான அரசாங்கங்களைக்கொண்டும் இருப்பினும் ஒருசில பொதுப்படையான நன்மைகளைக் கருதி நன்கு இணைந்து இயங்குகின்றன. இரு உலகப் போர்களுக்கும் இடைப்பட்ட ஆண்டுகளில் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்க கவர்னரின் கலந்தாய்வுக் குழு நிறுவப்பெற்றது. இக் குழுவே பின்னர் பல அலுவல்களைக் கவனிக்கும் உரிமைபெற்ற ஓர் ஆலோசனைக் குழுமமாகச் செயற்படுமளவிற்கும் விரிந்தது. இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பிறகு, இக் குழுமம் மேலும்

விரிந்து கிழக்காஃப்ரிக்க உயர் ஆணைக்குழு (East African High Commission) ஆக மாறியது. மூன்று கவர்னர்கள், ஒரு மத்தியச் செயலகமும் செயற்குழுவும், அறிவுரைக் கழகங்கள் (Advisory Boards), எல்லா இனங்களின் பிரதிநிதிகளடங்கியதும் அரசாங்க அலுவலில் இல்லாதவர்களைப் பெருவாரியாகக்கொண்டதுமான ஒரு கிழக்கு ஆஃப்ரிக்க மக்கள் மன்றம் இவை அடங்கியதுதான் இந்த ஹைகமிஷன். இதன் நோக்கங்கள் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்காவில் பிரிட்டிஷ் ஆளுகையிலுள்ள ஆட்சிப் பரப்புகளுக்கிடையே செயலாற்றும் பணியாளர் தொகுதிகளை ஒத்த தரமுடையவாக்குதல், அதே சமயத்தில் அவற்றை ஒரு பொதுக் கூட்டுக் கட்டுப்பாட்டின் கீழ்க் கொணர்தல் ஆகிய இரண்டேயாகும். இவ்வாறு ஒருங்கிணைக்கப்பெற்ற பகுதியின் பரப்பு 680,000 ச. மைல்கள். இப் பரப்பு ஃபிரான்ஸ், ஜெர்மனி, இத்தாலி ஆகிய மூன்றும் சேர்ந்த பரப்பளவைக் காட்டிலும் பெரியது. இங்கு வசிக்கும் மக்களில் (20 மி.) ஏறக்குறைய எல்லோருமே ஆஃப்ரிக்கர்களாக இருக்கின்றனர். இங்கு மக்களடர்த்தி ஒரு சதுர மைலுக்கு 29 ஆக உள்ளது. மேற்கூறிய மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றிலும் அண்மையில் ஏற்பட்டுவரும் அரசியல் முன்னேற்றம் நம்மை வியப்பில் ஆழ்த்துகிறது. இங்கு அரசை இயக்குவது ஓரினமன்று; ஆனால், பல்லினங்கள். ஐரோப்பிய, ஆஃப்ரிக்க, ஆசிய இனங்களின் பிரதிநிதிகள் அனைவரும் அவை ஒவ்வொன்றின் 'பல்லின அரசுதனில்' (multiracial government) அங்கம் வகிக்கின்றனர். உகாண்டாவிலும் புகாண்டாவிலும் மட்டும் அரசியலமைப்பில் சிறிது வேற்றுமை உண்டு. 'ஆஃப்ரிக்கர்களே நடத்தும் அரசு தேவை!' என்னும் கூக்குரலால் உகாண்டாவில் அமைதி குலைந்துள்ளது; புகாண்டாவிலோ, பிரிட்டிஷ் கொள்கைக்கு எதிராகச் செயல் புரிந்த கபகாவை (Kabaka) நாடு கடத்தியதன் மூலம் (ஆனால், இவரை நாடு கடத்தப் பிறப்பித்த ஆணை இப்போது ரத்து செய்யப்பட்டுவிட்டது) குழப்பமேற்பட்டுள்ளது. கீனியாவில் கிகுயு (Kikuyu) என்னுங் குடிகள் வெள்ளையருக்கும் கறுப்பர்க்கும் எதிராகப் புரிந்த மூர்க்கத்தனமான நடவடிக்கைகளின் காரணமாக 1952-ல் ஒரு நெருக்கடி நிலைமையேற்பட்டது; இதன் விளைவாகப் பலத்த ராணுவ நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பெற்றன. மேற்கூறிய செயல்களுக்குக் காரணர்கள் எனச் சந்தேகிக்கப்பட்டோர் அனைவரும் சிறையிலடைக்கப்பட்டனர். இத்தகைய விளைவுகள் கீனியாவின் பொருளாதாரத்தைப் பெரிதும் பாதித்தன. பொருளாதாரம் சீர்குலையவே, பிரிட்டிஷ் அரசாங்கக் கருவூலத்திலிருந்து (British Exchequer) நிதியுதவி தேவைப்பட்டது. இன்றுங்கூட (1959), அஃதாவது, இந் நெருக்கடி

தோன்றி ஏழாண்டுகட்குப் பின்னருங்கூட மாவ் மாவ் (Mau Mau) என விளிக்கப்பெற்ற அவ்வுணர்ச்சி அறவே மறைந்தபாடில்லை என்பதை நினைவுறுத்தும் அறிகுறிகள் தென்படுகின்றன.

கீனியா : பிரிட்டிஷ் கிழக்காப்ஃரிக்க நிலப்பரப்புகளான முற்கூறிய மூன்றனுள் கீனியா மிகப் பெரியதோ, மிகவுயர்ந்த மக்கள் தொகை கொண்டதோ அன்று. மேலும், இதன் ஏற்று மதிச் சரக்குகளது மதிப்பும் இதன் அண்டை நாடுகளது ஏற்று மதிப் பொருள்களது மதிப்பிற்கு ஒப்பாகாது. எனினும், இம் மூன்று நாடுகளில் கீனியாவே முன்னணியில் நிற்கிறது எனப் பொதுவாகக் கருதுவர். இருபதாம் நூற்றுண்டின் முற்பகுதியில் 'பூமத்தியரேகை மீதுள்ள வெள்ளையர் காலனி' எனப் பீடோடும் பெருமையோடும் குறிக்கப்பெறுகின்ற அளவிற்கு இது கொண்டு விளங்கிய சில தன்மைகளாற்றுன் கீனியா இன்று இம் மூன்றனுள் தலையாய இடத்தைப் பெற்றுத் திகழ்கிறது. அரசியலமைப்பின் அடிப்படையில் நாம் நோக்குவமேல், கீனியாவே மிகவும் முன்னேற்றமடைந்திருப்பது தெளியப்பெறும். 1948ஆம் ஆண்டு இதன் மாநிலச் சட்டசபையில் கீனியாவிற்கு அதிகார பூர்வமற்ற பெரும்பான்மைத் தானம் (unofficial majority) வழங்கப்பெற்றது. இதன் அவையில் தேர்தலின் வாயிலாகவும், நேரடி நியமனத்தின் மூலமும் பதவி வகிக்கும் அங்கத்தினர் உளர். மேலும், அமைச்சர்கள் அடங்கிய அவையொன்றும் இங்குச் செயற்படுகிறது.

225,000 சதுர மைல்களைத் தனக்கு உரியதாக்கிக்கொண்டுள்ள கீனியா (ஃபிரான்ஸ் நாட்டைவிடச் சற்றுப் பெரிதெனக் கொள்ளலாம்) 55,000 ஐரோப்பியர், 150,000 ஆசியர்கள் (Asiatics) உட்பட 6 மில்லியன் மக்களுக்கு உறைவிடமாகத் திகழ்கிறது. பனி கவிந்த மௌன்ட் கீனியாவின் (Mount Kenya–17,040 அடி உயரம்) வட சரிவுகளையொட்டி பூமத்தியரேகை இந்நாட்டின் குறுக்கே கடக்கின்றது. பத்து மைல் அகலம் படைத்த நெய்தல் நிலப்பகுதியொன்று காப்பரசாக விளங்கிவருகிறது. இது முன்னர் ஸான்ஸிபார் சுல்தானுல் நிருவகிக்கப்பெற்றுவந்த தலைநில மாநிலங்களுள் ஒரு பகுதியேயாகும். இன்று இதை ஆண்டுவரும் பிரிட்டிஷ் அரசு அதற்கென்று ஸான்ஸிபார் சுல்தானுக்குத் திறைத்தொகை (கப்பம்) செலுத்திவருகிறது. இந்த ஒரு பகுதியைத் தவிர கீனியா முழுவதும் பிரிட்டிஷ் முடியாட்சியைச் சார்ந்த ஒரு காலனியே. இதன் பெரும் பரப்பு வளமின்றி வறிதே கிடக்கின்றது. இந் நிலை அதன் வடபுறத்தே அபிஸீனியாவை ஒட்டியும், வடகிழக்குப் புறத்தே ஸொமாலியாவை

ஒட்டியும் கண்கூடாகக் காணப்படுகிறது. இக் காலனியின் தென் பகுதியிற்ருன், சிறப்பாகத் தென்மேற்குப் பகுதியில் பெருமளவு முன்னேற்றம் ஏற்பட்டுள்ளது. உழவுத் தொழிலைக் கைக் கொள்ளவும், ஐரோப்பியர் குடியிருப்பு ஏற்படவும் மிகவும் சாதக மான சூழ்நிலைகள் வாய்ந்த கீனியா உயர்நிலங்கள் இத் தென் மேற்குப் பகுதியிற்ருன் உள.

19ஆம் நூற்ருண்டின் இறுதியில் ஒரு மீட்டர் அகல (மீட்டர் கேஜ்) இருப்புப்பாதை போடப்பட்டதையடுத்து இப் பிரதேசத் தில் மக்கள் குடிபுகலாயினர். அன்று ஏற்படத் துவங்கிய சிறப்பு அதன் பிறகு சிறிதும் மங்காதுள்ளது. இனி, இவ் இருப்புப்பாதை எவற்றின் வழியெல்லாம் ஓடுகின்றதென்பதை நோக்குவோம். ஆஃப்ரிக்காவின் கிழக்குக் கடற்கரைமீதுள்ள எழில் ததும்பும் துறைமுகங்களுள் ஒன்றைக் (கிலின்டினி–Kilindini) கொண்டுள்ள மொம்பாஸா தீவினில் இப் பாதை துவங்கி, ஒரு பாலத்தினைக் கடந்து தலைநிலத்தையடைந்து, பின்னர்க் கடற்கரைப் பிரதேசத் தின்மீது ஏறுகின்றது. இந் நெய்தல் நிலத்தின் ஒரு பக்கலில் தண்ணிழல் பரப்பும் செழும் அயன மண்டலத் தோட்டங்களும், மறுபக்கலில் வெம்மை கொளுத்தும் வரண்ட முட்புதர்களும் காணப்பெறுகின்றன. மொம்பாஸாவிலிருந்து 270 மைல்கள் தொலைவிலுள்ள கியூ (Kiu) என்னும் ஊரை அடைவதற்குள்ளாக இப் பாதை 4,860 அடி உயரம் ஏறிவிடுகிறது. இவ் உயரத்தை யடைந்த பின்னரே, பயணஞ் செய்வோரனைவரும் தாம் கடற் கரையில் நிலவும் வெம்மை ஏறிய அயன மண்டலக் காலநிலை யிடத்திருந்து விடைபெற்று உயர்நிலங்களுக்கே உரித்தான, வெப் பமும் தட்பமும் ஒப்ப வாய்க்கப்பெற்ற மிதமண்டலக் கால நிலையைத் துய்க்கின்ருேம் எனும் இனிய உணர்வைத் தம் உள்ளத்துப் பெறுகின்றனர். மேலும் 60 மைல் தொலைவும் 600 அடிஉயரமும் கடப்பின், இவ்விருப்புப்பாதை பிரயாணிகளைக் கீனி யாவின் தலைநகரான நைரோபிக்கு (5,475′) இட்டுச் செல்கிறது. இந்த இருப்புப்பாதை அமைக்கப்பெற்றபோது சின்னஞ்சிறிய ஊராகவே இருந்த நைரோபியே இன்று அரசியல் உரிமைச் சாச னத்தோடு கூடிய ஒரு பென்னம் பெரிய நகரமாக வளர்ந் தோங்கித் திகழ்கிறது என்பது கொண்டு, இந் நகரம் விரிவு எய்திய விரைவு தெளியப்பெறும். இந் நகரது சிறப்பு இதன்கண் உள்ள மரங்களடர் அகல் சாலைகளாலும், பொலிவும் அழகும் ஒருங்கு பொருந்திய பன்மாடப் பொதுக் கட்டடங்களாலுமே வாய்த்துள்ளதெனக் கூறின் அது மிகையன்று. 20,000 ஐரோப் பியர்கள், 70,000 ஆசிரியர்களுட்பட 200,000-க்கும் மேற் பட்ட மக்களுக்கு இருக்க இடமளிக்கிறது நைரோபி.

நைரோபிக்கு அப்பால் இருப்புப்பாதை 7,330 அடி உயரத்திலிருந்து பின்னர் அபெர்டேர் (Aberdare) மலைத்தொடரின் செங்குத்தான மேற்குச் சரிவின் வழியாகக் கீழிறங்கி, ஆஃப்ரிக்காவின் பெரும் பிளவுப் பள்ளத்தாக்கிலுள்ள நைவாஷா (Naivasha), நகுரு (Nakuru) (6,000′ அடி) ஆகிய ஏரிகளைச்சூழ்ந்துள்ள கலப்புப் பண்ணைத் தொழில் சிறக்கும் நிலத்தை அடைகிறது; பின்னர் பெரும் பிளவுப் பள்ளத்தாக்கின் மறுபுறத்தே ஏறி, மாவ் சிகரம் (8,322′) அடைந்து, இறுதியில் மொம்பாஸாவிலிருந்து 587 மைல் தொலைவில் விக்டோரியா ஏரியின்மீதுள்ள கிஸுமுவில் (Kisumu) 3,758′ அடி மட்டத்திற்கு இறங்குகிறது. கிஸுமுவில் இப் பாதை விக்டோரியா ஏரியின்மீது நடைபெற்றுவரும் நீராவிக் கப்பற் போக்குவரத்துடன் இணைப்புப் பெறுகிறது. விக்டோரியா ஏரி, உலகத்திலேயே இரண்டாவது பெரிய (இங்குக் காஸ்பியன் கடலைச் சேர்த்துக் கருத்தில் கொள்ளின் மூன்றாவது பெரியது எனவாகும்) நன்னீர் ஏரியாகும். இவ்வேரி ஸ்காட்லாந்தின் அளவு பெரியது; சுபீரியர் ஏரியினும் (Lake Superior) சற்றுச் சுருங்கியது.

இப் பகுதியின் வழியே போக்குவரத்துப் பெருக்கத்திற்கு வழி வகுத்த இம் முன்னோடி இருப்புப்பாதையின் இறுதி 135 மைல் தொலைவு முதன்மைப் பாதையின் (mainline) ஒரு பகுதியாக இன்று இல்லை; இது ஒரு கிளைப்பாதையாகிவிட்டது. முதன்மைப் பாதை நகுருவிலிருந்து தொடர்ந்து விக்டோரியா ஏரியின் வடமுனையைச் சூழ வலம்வந்து, உகாண்டாவுக்குப் பயன்படுகிறது. இந் நெறியின் ஓரிடத்தே இவ்விருப்புப்பாதைத் தொடர் 9,150 அடி உயரம் எய்துகிறது. மொம்பாஸாவிலிருந்து கம்பாலா (Kampala) வரையுமான தொலைவு 871 மைல்கள். பெல்ஜியன் காங்கோவிற்கு அணித்தேயுள்ள கஸேஸே (Kasese) வரையில் நீண்டு செல்வதால் இப் பாதையின் நீளம் 1,080 மைல்கள் ஆய்விடுகின்றது. கீனியா, உகாண்டா இரெயில்வேக்களும் மற்றக் கிளைப்பாதைகளும் சேர்ந்து எல்லா இருப்புப்பாதைகளின் மொத்த நீளம் 1,800 மைல்களுக்கும் மேற்பட்டதாக இருக்கின்றது. இவ்விருப்புப்பாதைகளே, டாங்கனீகா இரயில்வேக்களோடு சேர்ந்து, 3,400 மைல்களுக்கு, ஒருங்கமைந்த மீட்டர் அகல ஒற்றைப்பாதை இரயில்வேயாக விளங்குகின்றன. இருப்புப் பாதைகளைத் தவிர கீனியாவில் 2,600 மைல் நீளமுள்ள போக்குவரத்துச் சாலைகளும், பெரிய ஏரிகள், நைல் ஆறு ஆகியவற்றின் மீது செல்லும் 6,000 மைல்களுக்கும் அதிகமாகக் கப்பல் போக்குவரத்து வசதிகளும் அமைந்துள்ளன. மிகவும் விரிவான சாலையமைப்பு ஒன்று உருவாக்கப்பெற்றுள்ளது. குறுக்கும் நெடுக்கு

மாகச் செல்லும் இச் சாலைகளின் நீளம் கீனியாவில் மட்டுமே 22,000 மைல்கள். மோட்டார்ப் போக்குவரத்தும் பெருத்த அளவில் நடைபெறுகிறது.

கிளை இருப்புப்பாதையொன்று டாங்கனீகா எல்லையை நோக்கி மகடி (Magadi) ஏரிக்குச் செல்கிறது. இவ்வேரி சோடியம் கார்பனேட் படிவுகளுக்குப் பெயர் பெற்றது. இப் பொருளைக் கொண்டு ஏற்றுமதிக்கென்றே எரிசோடா தயாரிக்கப்பெறுகின்றது; 1956-ல் எரிசோடா ஏற்றுமதியின் மதிப்பு $1\frac{1}{2}$ மி. பவுன்களுக்கும் அதிகம். கிஸுமுவுக்கு வடக்கே ககமேகா (Kakamega) மாவட்டத்தில் தங்கம் வெட்டியெடுக்கப்பெறுகிறது. இவற்றைத் தவிர மற்றுஞ் சில தாதுப்பொருள்களும் இங்குக் கிடைக்கின்றன; ஆனல், அவை மற்றத் தாதுக்களோடு ஒப்பிட்டால் மதிப்பில் குறைந்தவையே. கீனியாவின் செல்வம் இன்று அதன் பண்ணைகளிலும், தோட்டங்களிலும், இவ்விரண்டுடன் தொடர்புடைய தொழில்துறைகளிலுமேதாம் பொதிந்துகிடக்கிறது. அவற்றின் சிறப்பே கீனியரது செல்வச் சிறப்பும் வாழ்வு நலனுமாம்.

இனி, கீனியாவின் விளையுள்கள் குறித்துச் சுருங்கப் பகர்வோம். மக்காச் சோளப் பயிர் ஐரோப்பியராலும் ஆஃப்ரிக்கராலும் பெருவாரியாகப் பயிரிடப்பெறுகிறது. பயிராகும் மக்காச் சோளம் பெரும்பாலும் உள்நாட்டிலேயே உணவாகப் பயன்பட்டுவிடுகிறது; ஆகவே, இப் பயிரில் குறிப்பிடத்தக்க ஏற்றுமதி இருப்பதற்கிடமில்லை. ஆனிரைகள் கீனியா உயர்நிலங்களில் சீரும் சிறப்புமுற வாழ்வுநலம் காண்கின்றன. ஆஃப்ரிக்கர்களும் தமது செல்வத்தை மதிப்பிடத் தமக்குரிய ஆனிரை மந்தைகளை அளவுகோலாகக் கொள்ளுகின்றனர். இவர்களுக்கு உடைமையான கால்நடை 4 மி., செம்மறியாடுகள் 3 மி., வெள்ளாடுகள் 4 மி. ஆஃப்ரிக்க ஆயர் கூட்டத்தினர் கால்நடைகளது தரத்தைக் காட்டிலும் அவைதம் எண்ணிக்கையிலேயே மிகுந்த அக்கறை காட்டுகின்றனர். ஆனிரைத் தொழிலின் பெருக்கம் கீனியாவின் வெள்ளைக் குடியேறிகள் புகுத்திய தூய இன ஆடுமாடுகளாலேயே வாய்த்தது எனக் கொள்ளல் எவ்வகையானும் பொருந்தும்; இரண்டாம் உலகப் போரின்போது பைரெத்ரம் (Pyrethram) என்னும் மலரைப் பயிரிடுந் தொழில் வியத்தகு வகையில் வளர்ச்சியுற்றது. இம் மலரை உலரவைத்துப் பொடி செய்து வீறுமிக்க கிருமிகொல்லியாகப் பயன்படுத்துகின்றனர். 1946-ல் கீனியாவின் ஏற்றுமதிப் பொருள்களுள் பைரெத்ரம் மற்றவற்றை விஞ்சியது. மொத்த மதிப்பான 7·1 மி. பவுன்களில் பைரெத்ரத்தின் மதிப்பு

1.2 மி. பவு. ஆகும்; 1956-லுங்கூட இதே மதிப்புதான். இவ்வாண்டில் இப் பொருள் பூவின் உருவிலும் (மதிப்பு 390,000 பவு.) சாரமாகவும் (810,000 பவு.) ஏற்றுமதியாயிற்று. கீனியாவும் உகாண்டாவும் ஒரே வர்த்தகப் பகுதியாகக் கருதப்பெறுகின்றன. ஐக்கிய நாட்டு நிறுவனம் வெளியிடும் வர்த்தகப் புள்ளிவிவரம் ஆண்டு ஏட்டில் கண்டுள்ள குறிப்புகளின்படி 1956-ல் இந் நாடுகளில் இறக்குமதியான பொருள்கள் 98 மி. பவுன் மதிப்புடையனவாகவும், ஏற்றுமதியான சரக்குகள் 69 மி. பவுன் மதிப்புடையனவாகவும் இருந்தன. பொருளாதாரத் துறையில் படிப்படியாக முன்னேறிவரும் நாடுகளிலெல்லாம் வழக்கமாக இறக்குமதி செய்யப்பெறுகின்ற பலரகப் பொருள்கள் இங்கும் வருவிக்கப் பெறுகின்றன. பொறிக்கருவிகள் (சிறப்பாக ஊர்திகள்) உட்படச் செய்தொழிற் பொருள்கள் மொத்த இறக்குமதியில் $\frac{2}{3}$ பங்காகும். கீனியாவிலும் உகாண்டாவிலும் காப்பிக்கொட்டை ஏற்றுமதி சிறந்து விளங்குகின்றது. உகாண்டாவில் விளையும் பருத்தி அந்நாட்டின் ஏற்றுமதி வர்த்தகத்தில் காப்பியோடு நெருங்கிப் போட்டியிடுகின்றது. மற்றும் கீனியாவிலிருந்து தேயிலை, ஸிஸால் (sisal), வாட்டில் மரப்பட்டையிலிருந்து கிடைக்கும் பொருள், பைரெத்ரம், தோல்கள் முதலியவை அனைத்தும் ஏற்றுமதியாகின்றன. இறக்குமதிகளில் ஏறக்குறைய அரைப்பங்கினை இங்கிலாந்து அளிக்கின்றது; ஏற்றுமதியில் சுமார் கால்பங்கினை இங்கிலாந்தே ஏற்றுக்கொள்கின்றது. கீனியாவின் ஏற்றுமதியில் இந்தியா பெற்ற பங்கு சுமார் $\frac{1}{5}$ ஆகும்.

உகாண்டா : 1862ஆம் ஆண்டில் ஸ்பீக் (Speke), க்ரான்ட் (Grant) என்னும் பெயரிய இரு ஆராய்வாளர்கள் விக்டோரியா ஏரியின் வடமேற்குக் கரைகளின்மீதமைந்து கிடந்த நிலப்பரப்பைச் சென்று பார்வையிட்டனர். அப் பரப்பு அவ்விருவரும் அதற்கு முன்னர்க் கடந்த நிலங்களினின்றும் முற்றிலும் மாறுபட்டிருந்தது. ஆங்கு அவர்கள் கண்ட மக்கள் ஒரு சர்வாதிகார அரசனின் ஆட்சிக்குக் கீழ்ப்பட்டு வாழ்ந்துவந்தபோதிலும், அண்டை நாட்டினரைக் காட்டிலும் அறிவில் மேம்பட்டோராகவும், தூய நல்லாடை தரித்தோராகவும், சீரிய ஒழுங்கும் சீலமும் படைத்தோராகவும் இருந்தது கண்டு பெரிதும் வியந்தனர். இம் மக்கள்தாம் புகாண்டாவில் (ஆங்கில மொழிப்படுத்தப்பெறின் 'உகாண்டா' என ஆகும்) வாழும் பகாண்டா (Baganda) குடிகளாவர். இதற்குப் பின்பு இம் மக்கள் வசிக்குமிடத்தைப் பார்வையிட்ட ஆராய்வாளர் ஸ்டான்லி (Stanley) என்பார் ஆவர். இவர் கொடுத்த அறிக்கையின் பயனாக, பிரிட்டனைச்

சார்ந்த புரோடெஸ்ட்டென்ட் (Protestant) கிறித்தவ மதப் பிரசங்கிகளும், ஃபிரான்ஸ் நாட்டுக் கத்தோலிக்கக் (Catholic) கிறித்தவ மதப் பிரசங்கிகளும் உகாண்டாவிற்குச் சென்றனர். புதிய, மூர்க்க அரசனொருவன் அச்சுறுத்தும் கொடுங்கோல் ஆட்சியொன்றை இந்நாட்டில் நிறுவி ஆளத் துவங்கினன். இப்பீரியல் பிரிட்டிஷ் கிழக்காஃப்ரிக்க கம்பெனியின் பிரதிநிதியாகக் காப்டன் (பின்னர் பிரபு என்னும் பட்டம் சூடியவர்) லுகார்டு (Capt. Lugard) ஓர் அரசியல் சாசனத்தைப் பெற்று 1890ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் உகாண்டா அடைந்தார். இதையடுத்த பத்தாண்டுக் காலம் அமைதியின்மையும் சச்சரவும் மிகுந்த காலமாக இருந்தது. அவ்வமயத்தில் 1894ஆம் ஆண்டில் உகாண்டா ஒரு பிரிட்டிஷ் காப்பரசாக அமையும் என அறிவிக்கப்பெற்றது. பிரிட்டிஷ் காப்பரசு நிலைநாட்டப்பெற்ற நாள்தொட்டு ஆஃப்ரிக்காவின் முன்னேற்றத்திற்கு புகாண்டா ஒரு தலைசிறந்த எடுத்துக்காட்டாக விளங்கி வருகிறது. பிரிட்டிஷ் ஆட்சி, மதப்பிரசங்கிகளது செல்வாக்கு ஆகிய இரண்டின் துணைகொண்டே இத்தகைய முன்னேற்றம் கைவரப்பெற்றது. தமது பரம்பரைப் பழக்கங்களின்மீது அசைக்க முடியாத நம்பிக்கை கொண்டு அவற்றைத் தீவிரமாகப் பற்றி, அவை குறித்துப் பரக்கப் பேசிப் பெருமை கொள்ளும் பகாண்டா குடிகள் தமது அண்டை நாட்டு மக்களிடத்தே இருந்து தம்மை எப்போதும் பிரித்துத் 'தாம் வேறு, அவர்கள் வேறு' என எண்ணவே முற்படுகின்றனர். மேலும், இவர்கள் உகாண்டா காப்பரசின் மற்றை மக்கள் கூட்டங்களுடன் சிறிதும் பொருந்தாது தனித்தேயுள்ளனர். 25,000 சதுர மைல் பரப்பும், இப் பரப்பில் $\frac{1}{3}$ பகுதியில் நீர்நிலைகளும் கொண்ட புகாண்டா ஸ்காட்லாந்தைவிடச் சற்றே சிறியது. உகாண்டா காப்பரசு முழுமையும் (94,000 சதுர மைல்கள்) கிரேட் பிரிட்டனினும் சற்றுப் பெரியது. இதன் மக்கள் தொகை (ஏறக்குறைய 6 மி.) கீனியாவின் மக்கள் தொகையை நெருங்குகிறது. ஆனால், இத்தொகையில் வெள்ளையரது எண்ணிக்கை 8,500 தான் ஆகும். இவர்களைப் போல் 6 அல்லது 7 மடங்கு இந்தியர்கள் இங்கு வாழ்கின்றனர். இந் நாட்டின் தொழில் வாழ்க்கைக்கு இவ்விந்தியர்கள் பெரிய அளவிற்கு ஆக்கம் தருகின்றனர். உகாண்டா அடைந்திருக்கும் முன்னேற்றம் கீனியாவின் வளர்ச்சியிலிருந்து பெரிதும் வேறுபட்டிருப்பினும் பிரிட்டிஷ் ஆஃப்ரிக்காவில் கீனியாவைப் போன்றே உகாண்டாவிற்கும் ஒரு சிறப்பிடம் என்றுமே உண்டு. பருத்தி பயிரிடலைப் பெருக்க மேற்கொள்ளப்பெற்ற முயற்சிகளில் குறிப்பிட்ட அளவிற்கு வெற்றிபெற்றுள்ள பிரிட்டிஷ் ஆஃப்ரிக்க நிலப்பரப்புகள் சிலவற்றுள் உகாண்டாவும் ஒன்று என்னலாம்.

உகாண்டாவின் பொருளாதாரத்திற்கு உயிர்நாடியாக விளங்குவது பருத்திப் பயிரே. பெரும்பாலும் புகாண்டாவிலும் கிழக்கு மாநிலத்திலும் எளிய உழவர் கூட்டங்களால் பருத்திப் பயிர் வான்நோக்கிய பயிராக விளைகிறது. பருத்தி விளைச்சலின் கீழ் உள்ள நிலப்பரப்புச் சுமார் 1½ மி. ஏக்கர். இப் பரப்பில் ஆண்டு தோறும் உற்பத்தி செய்யும் பருத்தியின் அளவு 340—390 ஆயிரம் சிப்பங்கள் (60—70 ஆயிரம் டன்கள்); ஏறக்குறைய இப் பருத்தி முழுவதுமே ஏற்றுமதியாகிவிடுகின்றது. பல காலமாகப் பருத்தியே ஏற்றுமதிப் பொருள்களுள் மதிப்பில் மிக உயர்ந்ததாக இருந்துவந்தது. ஆனால், இன்றோ காப்பிக்கொட்டை பருத்தியோடு தீவிரமான போட்டியிடுகிறது. ஆகவே, பருத்தி அம் முதலிடத்தை மாறி மாறிப் பெற்றும் இழந்தும் வருகிறது. மற்றெந்தக் காமன்வெல்த் நாடும் உகாண்டா உற்பத்தி செய்கின்ற அளவுக்குக் காப்பிக்கொட்டையை விளைவிப்பதில்லை. 1955-56-ல் உகாண்டா உற்பத்தி செய்த காப்பிக்கொட்டை 63 000 டன்கள். இது காமன்வெல்த்தின் மொத்த உற்பத்தியில் ⅓-லிருந்து ½ பங்கு ஆகும். ஐரோப்பியர், ஆஃப்ரிக்கர் ஆகிய இருவராலும் காப்பி பயிரிடப்பெறுகிறது. பகாண்டா மக்கள் இத் தொழிலில் மிகுந்த அளவிற்கு ஈடுபட்டுள்ளனர். ரொபஸ்டா (Robesta—கடினமான வகை) காப்பிக்கொட்டை, அராபிகா (Arabica—மென்மையான வகை) வகையைவிடச் சிறப்பு மிக்கது. 1956-ல் கீனியாவும் உகாண்டாவுஞ் சேர்ந்து ஏற்றுமதி செய்த காப்பிக்கொட்டையின் மதிப்பு £ 29 மிலியன்களாகவும், பருத்தியின் மதிப்பு £ 20 மில்லியன்களாகவும், இவையிரண்டின் மதிப்பும் சேர்ந்து மொத்த ஏற்றுமதியில் (£69 மி.) 70 சதவீதமாகவும் இருந்தது.

உகாண்டா காட்பரசின் வடகிழக்கிலும், தென்மேற்கிலும் பசும்புல் வளம் கொழிக்கும் பரப்புகள் உள. இங்குப் பழங்குடிகள் கால்நடைகளை வளர்த்தும், அவற்றில் வாணிபம் புரிந்தும் தமது வாழ்வை நடாத்துகின்றனர். மொத்தமாக உகாண்டாவில் 2½ மி. கால்நடைகளும், அதே அளவு வெள்ளாடுகளும், 1 மில்லியன் செம்மறியாடுகளும் இருப்பதாக மதிப்பிடப்பெற்றுள்ளது. ஆனால், இறைச்சி ஏற்றுமதியே இல்லை என்பதறிய வியப்பு மேலிடுகிறது. தோல் வகைகள் ஏற்றுமதிப் பொருள்களில் 2% அல்லது 3% ஆக இருக்கின்றன. வர்த்தகக் கண்கொண்டு பார்த்தால், உகாண்டாவை ஒரு விவசாய நாடாகவே கருத வேண்டும்.

இதுகாறும் குறிக்கப்பெற்றது உகாண்டாவின் தற்போதைய நிலைமை; இந் நிலைமை முன்னிலும் செழிப்பதற்கு வாய்ப்புகள் பல

தரப்பட்டவையாய்ப் பெருகியுள்ளன. பூமத்திய ரேகைப் பகுதியிலுள்ள ஆஃப்ரிக்காவின் நடுவண் அமைந்து கிடப்பதே உகாண்டா. இதன் எல்லைக்குள்ளேயே விக்டோரியா ஏரியில் ஜின்ஜா (Ginja) எனுமிடத்தில் நைல் ஆற்றின் தோற்றுவாயுள்ளது. ஜின்ஜாவிலிருந்து இரண்டு மூன்று மைல்கள் கீழே ஓவன் அருவி (Owen Falls) இருக்கிறது. இவ்வருவி வீழும் இடத்தில் ஒரு மாபேரளவுள்ள நீர்த் தேக்கமும் நீர்மின்விசை யுற்பத்தி நிலையமும் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. 1954 ஆம் ஆண்டு செயல்படத் துவங்கிய இந் நிலையத்தைக் கட்டிமுடிக்க 10 மி. பவுன்களுக்கும் மேலான தொகை செலவாயிற்று. மின்விசைக்கு இங்குள்ள தேவை பல்கிப் பெருகியுள்ளதன் காரணமாக, இத் தேவையை நிறைவு செய்தற்பொருட்டு நைல் ஆற்றின்மீது மற்றுமொரு விசை நிலையம் அமைப்பதற்கான நிதி திரட்டவேண்டி, உகாண்டா உலக பாங்குக்கு (World Bank) விண்ணப்பித்துக் கொண்டுள்ளது.

உகாண்டாவின் எதிர்ப் (மேற்கு) புறத்தே, அதாவது இந் நாடு பெல்ஜியன் காங்கோ பக்கமாகச் செல்லுமிடத்தில், எல்லைப்புறம் ஆல்பர்ட் ஏரி (Lake Albert), எட்வெர்டு ஏரி (Lake Edward) ஆகியவற்றினூடேயும், புனைந்துரைக்கப்பட்ட 'திங்கள் மலை,களின் (Mountains of the Moon) ஊடேயும் கடந்து செல்கிறது. இம் மலைகள் ருவென்ஸோரியில் (Ruwenzori) 17,000 அடி உயரத்திற்கு நிமிர்ந்துள்ளன. கிலெம்பேயில் (Kilembe) செம்பு அகப்படுவதாகத் தெரியவந்துள்ளது. கிலெம்பே செம்புப் படிவுகள் ருவென்ஸோரியின் கிழக்குச் சரிவுகளில் பொதிந்து கிடக்கின்றன. ஓவென் அருவியில் நீர் மின்விசை கொண்டு இயக்கப்பெற்றுவரும் உருக்காலைகளில் தாதுவை பிரித்தெடுத்துச் சுத்தி செய்யும் பொருட்டு, அதனை விக்டோரியா ஏரிக்கும் அதன் குறுக்காக ஜின்ஜா வரையிலும் கடத்துவதை எளிதாக்குவதற்காக, இங்குப் பாய்ந்தோடும் ஓர் ஆற்றின் போக்கைத் திருப்பிவிடத் திட்டமொன்று வகுக்கப்பெற்றுள்ளது. கம்பாலாவிலிருந்து காஸேஸே வரையிலும் செல்லும் முதன்மை இருப்புப் பாதை தொடர்ந்து சென்று கிலெம்பே சுரங்கங்களோடு இணைகின்றது.

ஜின்ஜா கிழக்கு உகாண்டாவின் வர்த்தகத் தலைநகராக இலங்குகிறது. அது மொம்பாஸாவிலிருந்து கம்பாலா (பக்கம் 110) செல்லும் முதன்மை இருப்புப் பாதையின்மீது இருக்கிறது. நைல் ஆற்றில் கப்பல்கள் செல்லமுடியாத (unnavigable) பகுதிகளை ஒட்டினாற்போல் வடக்கு நோக்கி, கியோகா (Kioga) என்னும்

ஏரியின் (நீராவிக்கலப் போக்குவரத்துடையது) மீதுள்ள நாம்ஸகாலியோடும் (Namsagali) அது இருப்புப் பாதை இணைப்புப் பெற்றுள்ளது. புகாண்டாவிற்கு வர்த்தகத் தலைநகராக விளங்குவது கம்பாலா. இதுவே உகாண்டா காப்பரசின் தனிப்பெரும் நகரமும் ஆகும். ஆட்சிப் பீடத்தை என்டெப்பெ (Entebbe) நகரிலிருந்து மாற்றிக் கம்பாலாவுக்குக் கொணர்ந்து அந்நகரையே உகாண்டாவிற்கு அதிகாரமுறையில் தலைநகராகவும் ஆக்குவதற்கான திட்டம் ஒன்று இருந்துவருகிறது. குன்றுகள் ஏழன்மீது இந் நகரம் எழிலோடு கூடிக் கம்பீரமாக வீற்றுள்ளது. இக் குன்றுகளில் ஒவ்வொன்றும் நகரின் ஒரு தனிப்பட்ட பகுதியாகத் தோற்றமளிக்கின்றது. இவற்றுள் ஒன்றாய மெங்கோ (Mengo), புகாண்டாவின் சுதேசி அரசாங்கத்தின் இருப்பிடமாகும். அரசரான கபகா, மெங்கோவையே தமது ஆட்சி பீடமாகக்கொண்டுள்ளார். மற்றைக் குன்றுகள் எல்லாம், உகாண்டாவின் வளர்ச்சிக்குத் தனிச் சிறப்பளிக்கும் சமயப் பணியாளரது அருந்தொண்டுகளுக்குத் தலைமையிடங்களாக இருந்துவருகின்றன. இவ்வேழு குன்றுகளின் மீதுள்ள பெரிய பெரிய கத்தோலிக்க, புரோடெஸ்டென்ட் கிறித்தவப் பேராலயங்களும், மருத்துவச் சாலைகளும் காண்போர் கண்களுக்கு இன்பூட்டும் நல்விருந்தாமெனத் தோற்றமளிக்கின்றன. மற்றுமொரு குன்றின்கண் மாகரீரே என்னும் கல்லூரி (Makerere College) எழுந்துள்ளது. இக் கல்லூரி கிழக்கு ஆஃப்ரிக்கப் பல்கலைக் கழகமாகப் பெருக்கப்பெற இருக்கின்றது. இதுகாறும் உகாண்டாவின் தலைநகராக இருந்துவந்த என்டெப்பெ, கம்பாலாவிலிருந்து 25 மைல் தொலைவில் விக்டோரியா ஏரியின்மீது அமைந்துள்ளது.

டாங்கனீகா: கீழும் மேலும் தொடர்ந்து அடர்ந்து அரண் செய்யும் மலைக்கோவையாகவுள்ள கான் பொதுளிய ஜெர்மன் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்காவின் வடமேற்குமூலைப் பகுதியில் அரசியல் ஆணையொன்றிற்கு இணங்க, முதல் உலகப் போருக்குப் பின்பு பெல்ஜியன் காங்கோவுடன் இணைந்தது. மலைவளம் நிரம்பிய இக் குறிஞ்சி நாடதனில் ருவாண்டா - உருண்டி (Ruandá-Urundi) என்னும் நிலப்பரப்பு அடங்கும்; இது ஸ்காட்லாந்தின் பரப்பில் மூன்றிலிரு பங்குப் பரப்புடையது. தென்கிழக்குக் கோடியிலுள்ளதும் இங்கிலாந்தின் ஒரு சிறிய மாநிலத்தைப் போன்ற அளவு படைத்ததும், ரொவூமா ஆற்றின் முகத்திற்குத் தெற்கேயுள்ளதுமான நிலப்பரப்பாகிய கியோங்கா மூக்கோணப் பகுதி (Kionga triangle) போர்த்துகீசியக் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்காவின் ஒரு பகுதியாயிற்று. எஞ்சிய பரப்பு முழுமையும் பிரிட்டனின் ஆணைக்கு

உட்பட்ட பகுதியாக (British Mandate) மாறி 'டாங்கனீகா நாடு' (Tanganyika Territory) என மறு பெயரிடப்பெற்றது. இதன் மேற்குப்புறத்தே அதன் ஓர் எல்லையாக விளங்கும் பெரிய ஏரியைக் கொண்டுதான் இந் நாட்டிற்கு இப் பெயர் ஏற்பட்டுள்ளது.

20,000 சதுர மைல் நீர்ப்பரப்பு உட்பட 360,000 சதுர மைல் பரப்பைக் கொண்டுள்ள டாங்கனீகா, பிரிட்டனைக் காட்டிலும் நான்கு மடங்கு பெரியது. ஆனால், இதன் மக்கள் தொகை 1957-ல் 20,000 ஐரோப்பியர், 66,000 ஆசியர் உட்படச் சுமார் 8½ மி (இது பிரிட்டனின் மக்கள்தொகையில் ஆறிலொரு பங்கே). இது தனது அண்டை நாடுகளோடு சேர்ந்து, ஆஃப்ரிக்காவின் மூன்று பெரிய ஏரிகளின்— விக்டோரியா, நியாஸா, டாங்கனீகா ஏரிகளின்—பாகங்களில் தானும் பங்கு பெற்றிருக்கின்றது. கீனியாவை ஒட்டிய இதன் வடவெல்லைக்குள்தான் ஆஃப்ரிக்காவிலேயே மிகவுயர்ந்த மலையான பாலன்ன பனிக்கவிப்புடைய கிளிமஞ்சரோ (Kilimanjaro, 19,565 அடி) வானுற நிமிர்ந்து நிற்கிறது. கடலும் நிலமும் முட்டும் இந் நாட்டின் கரை 500 மைல் நீளமுடையது. இக் கரை இந்துப் பெருங்கடல் ஓரமாகவுள்ள கரை. இக் கடற்கரைப் பகுதிக்குப் பின்புறத்தே அதையொட்டி நிலம் நோக்கி 1,500 அடி உயரம்வரை சரிந்து, சிற்சில இடங்களில் 200 மைல்களுக்கும் அதிகமான தொலைவு உள்நாடு நோக்கி விரவி, மற்றுஞ் சில இடங்களில் இதற்குங் குறைவான தொலைவு விரிந்து, இவ்வாறெல்லாம் ஒழுங்கற்றுள்ள ஒரு நிலப்பரப்புக் காணப்பெறுகிறது. இப் பிரதேசத்தை அடுத்து நிலம் விரைவாக உயரத்தில் அதிகமுற்றுப் பின்னர் 3,000—6,000 அடிவரை உயரத்தில் மாறுபடும் ஓர் அகன்ற பீடபூமியின் செங்குத்துச் சரிவாக அமைகிறது. பீடபூமியின் மேற்குப் புறத்தே நிலம் படிப்படியாகத் தாழ்ந்து ஏரிகளின் மட்டத்தை அடைகிறது. இந்த ஏரிகள் வடக்கிருந்து தெற்கு நோக்கித் தாழ்வுறும் பெருந் திடல்கள்போல் காண்கின்றன (விக்டோரியா ஏரி, 3,726அடி; டாங்கனீகா ஏரி, 2,590அடி; நியாஸா ஏரி, 1,600 அடி).

இந் நாட்டை அதன் மத்திய இரயில்வே இரு கூறுக்குகிறது. இது ஒரு மீட்டர் அகலமுள்ள பாதை. டாங்கனீகாவின் தலைநகரும் முக்கியத் துறைமுகமுமான டார்-எஸ்-ஸலாமிலிருந்து [(Dar-es-Salaam), மக்கள்தொகை 100,000-க்கும் மேல்] துவங்கி மேற்கு நோக்கி 775 மைல்கள் ஓடி, டாங்கனீகா ஏரிகரை

மீதுள்ள கிகோமாவை (Kigoma) அடைந்தபின்பு, ஒரு கிளைப் பாதையின் மூலம் முவான்ஸா (Mwanza) என்னுமிடத்தே விக்டோரியா ஏரியின் தென் முனையோடு சேருகிறது. டபோராவி லின்றும் (Tabora) வடக்கு நோக்கிப் பிரிந்தோடும் இக் கிளைப் பாதையின் நீளம் 236 மைல்கள். முதன்மைப் பாதையானது பல திறப்பட்ட பொருள்களைப் படைக்கும் நிலப்பரப்பின் வழியே கடந்து செல்கிறது. தாழ் நிலமாகக் காணும் பரப்பில் விளைவன ஸிஸால், வேர்க்கடலை, பருத்தி, நெல், மக்காச்சோளம், தினைவகை களாகவும் பீடபூமியை அடையின் அங்கண் விளையும் பயிர்கள் பருப்புவகைகளாகவும் தினை வகைகளாகவும் இருக்கின்றன. விளை பொருள்களைப் படைத்துத் தரும் நிலப்பரப்பாக இருப்பினும் பீடபூமிப் பிரதேசத்தில் உழவுத் தொழிலைச் சிற்றளவில்கொண்டு முட்புதர்கள் மட்டுமே காணப்பெறும் பெரும் பரப்புகளும் உண்டு. பீடபூமியின் பெரும்பாலான பரப்பு மழைவளங் குறைந்தது. எனவே, நீர்வளஞ் சுருங்கியது. உழவுத் தொழிலைக் காட்டிலும் மேய்ச்சற்றொழிலுக்குத்தான் இங்கு வாய்ப்புகள் அதிகம்; அது நன்கு சிறந்து நடைபெறுகிறது. நாட்டின் பரப்பில் ஐந்தில் ஒரு பங்கில்தான் ஆனிரை வளர்க்குந் தொழில் நடைபெறு கிறது. எஞ்சியுள்ள பரப்பு முழுவதும் பயிர்களையும், மனிதர்களை யும், விலங்குகளையும் அழிக்கவல்ல கொடுந்திறன்வாய்ந்த ஸெட்ஸே ஈக்களது உறைவிடமாக இருக்கிறது. ஸெட்ஸே ஈக் கள் இங்கு மிகுதியே எனினும், ஆஃப்ரிக்கர்கள் இங்கு 7 மில்லி யன் கால்நடைகளை வளர்க்கின்றனர். குதிரைகளும் கோவேறு கழுதைகளும் குறுப்பிடத்தக்க அளவிற்கு ஈங்கில்லை. ஆனால், கழுதைகள் குறிப்பிடத்தகும் அளவிற்கு நிறைந்துள்ளன. செம்மறி யாடுகள் 3 மில்லியன்களாகவும், வெள்ளாடுகள் 4 மில்லியன் களுக்கு மேற்பட்டும் இருக்கின்றன.

முற்கூறிய இருப்புப்பாதை டபோராவில் 3,900 அடி உய ரத்தை எட்டுகிறது. டபோரா உள்நாட்டில் பல காலமாகவே முதன்மையான நகரமாகவும், இன்று ஒரு முக்கியமான விமான நிலையமாகவும் இருந்துவருகிறது. இந் நகரம் அமைந்துள்ள பீட பூமி, கீனியா உயர்நிலங்களைப் போன்று வெள்ளையர் வாழ்வுக்கு இயைந்ததாக இருக்கும் அளவிற்குப் போதிய உயரத்தைக் கொண்டில்லை. ஆனால், சுமார் 1,000 அடி உயரம்வரை நிவந்துள்ள லிவிங்ஸ்டன் மலைகள் (The Livingstone Mountains) காணப்பெறும் தென்கிழக்குப் பகுதியில், குறிப்பாக நயாஸா ஏரியின் வடகோடி யைச் சுற்றி உள்ள பகுதியில் கீனியா உயர்நிலங்களைப் போன்று வெள்ளையர் மதிக்கத்தக்க மேட்டு நிலங்களுண்டு. வடகிழக்கே

நாட்டின் இரண்டாவது பெரிய நகரமும், துறைமுகமுமாக டாங்காவிலிருந்து (Tanga, 25,000 மக்கள்) துவங்கும் ஓர் இருப்புப் பாதை சுமார் 300 மைல் தொலைவிற்குப் பசுமை பரந்து வளங்கொழிக்கும் பயிர்த்தோட்டப் (Plantations)பரப்பின் வழியே நெளிந்து நெளிந்து ஓடிக் கிளிமஞ்சாரோ மலையடிவாரத்தின்கண் இருக்கும் மோஷிக்கும் (Moshi, 2,657 அடி), பின்னை மேரு மலைகளின் (Mt. Meru, 15,000 அடி) சரிவுகளின் மீதமைந்துகிடக்கும் அருஷாவிற்கும் (Arusha, 4,620 அடி) செல்லுகிறது. மற்றும், மோஷிக்கு அணித்தே கிளம்பும் 91 மைல் நீளக் கிளை இருப்புப் பாதையொன்று மொம்பாஸாவிலிருந்து 104 மைல்கள் தொலைவில் இருக்கும் வாய் (Voi) என்னுமிடத்தே கீனியா ரெயில்வேயோடு இணைந்துவிடுகிறது.

இரண்டாம் உலகப்போர் முடிவடையும் வரையில், வர்த்தகக் கண்ணோட்டத்தில் டாங்கனீகாவின் மேற்கூறிய வடகிழக்குப் பகுதியிற்றான் விவசாய அபிவிருத்தி சிறப்பாக நிகழ்ந்தது. இங்கு டாங்காவிலிருந்து 50 மைல்கள் தொலைவிற்குள்ளாக உலகப் புகழ் வாய்ந்த அமனி உழவுத் தொழில் ஆராய்ச்சிக்கூடம் (Amani Institute for Agricultural Research) அமைந்துள்ளது. இவ்வாராய்ச்சிக்கூடம் பேரரசு கருவூலத்திலிருந்தும் (Imperial Treasury) கிழக்கு ஆஃப்ரிக்கச் சார்பு நாடுகள் எல்லாவற்றிலிருந்தும் கிடைக்கும் பண உதவிகளை ஆதாரமாகக் கொண்டும் செயல்பட்டுவருகிறது. நாட்டின் தாழ்நிலப்பரப்பில் உற்பத்தியாகும் ஸிஸால், கொப்பரை ஆகியவற்றையும், உயர் நிலங்களிலிருந்து கிடைக்கும் காப்பிக்கொட்டையையும், தேயிலையையும் டாங்கா ரெயில்வே கடத்திப் பணியாற்றுகிறது. தன் பரப்பு முழுவதிலும், சிறப்பாக வடபகுதியில் ஸிஸால் விளைச்சலைக் கொண்டுள்ள டாங்கனீகா நாடு ஸிஸால் உற்பத்தி செய்யும் உலக நாடுகளுள் முதலிடம் வகிக்கிறது. இப்பொருளே டாங்கனீகாவின் மிக்க மதிப்புடைய ஏற்றுமதிச் சரக்குங்கூட. 20,000-க்கும் மேற்பட்ட தொழிலாளிகள் பணிபுரிந்துவரும் 200-க்கும் அதிகமான தொழிற்சாலைகள் ஸிஸால் இழையைப் பதப்படுத்துவதில் ஈடுபட்டுள்ளன. பின்னை இவ்விழை பெரும்பாலும் டாங்காவின் வழியே கலமேறி அயல் நாடு செல்லுகிறது. 1956ஆம் வருடத்திய ஸிஸால் உற்பத்தி 185,000 டன்களாக, அஃதாவது உலக உற்பத்தியில் ஏறக்குறைய அரைப் பங்காக இருந்தது. உற்பத்தியான ஸிஸால் ஏறக்குறைய முழுவதுமே ஏற்றுமதியாயிற்று. இதன் ஏற்றுமதியின் மதிப்பு 10·8 மி. பவுன்களாகவும், டாங்கனீகாவின் ஏற்றுமதிப் பொருள்களின் மதிப்பில் (44 மி. பவு.) ஏறக்குறைய கால்

பங்காகவுமிருந்தது. ஏற்றுமதிப் பொருள்களின் பட்டியலில் ஸிஸாலை அடுத்து வருவது காப்பிக்கொட்டையாகும் (22,000 டன்கள், மதிப்பு 9·2 மி. பவு., மொத்தத்தில் 21 சதவீதம்) இதன் அளவில் பெரும்பகுதியை விக்டோரியா ஏரியின் மேற்குக் கரைமீதுள்ள புகோபா (Bukoba) மாவட்டமே அளிக்கின்றது. இப் பயிர்த் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளோர் பெரும்பாலும் ஆஃப்ரிக்கர்களே. இவர்கள் ரொபஸ்டா, அராபிகா என்னும் இருவகைக் காப்பியையும் பயிரிடுகின்றனர். வெள்ளையர்களும் இத்தொழிலில் ஓரளவிற்கு ஈடுபட்டுள்ளனர் எனலாம். கிளிமஞ்சாரோ, மேரு மலைகளின் சரிவுகளிலும் அராபிகா என்னும் வகையைச் சார்ந்த காப்பிச் செடியை வெள்ளையர் குறிப்பிடத்தக்க அளவில் விளைவிக்கின்றனர். 1956ஆம் ஆண்டு ஏற்றுமதியில் மூன்றாவது இடம் கச்சாப் பருத்திக்கு உரியதாகும். 28,000 டன்கள் அளவிற்கு ஏற்றுமதியான இதன் மதிப்பு 7½ மி. பவு. (17சதவீதம்). பருத்திக்கு அடுத்த இடத்தைச் செதுக்கா வைரக் கனிகள் பெற்றன. இவற்றின் மதிப்பு 2¾ மி. பவுன்களாக (6%) இருந்தது. இவ்வாறு ஸிஸால், காப்பி, பருத்தி, வைரக் கனிகள் ஆகிய நான்கினது மதிப்பையும் கருதுவமேல், அது மொத்த ஏற்றுமதியின் மதிப்பில் மூன்றிலிருமடங்கையும் விஞ்சிவிடுகிறது.

முன்னேற்ற ஏணியின் முதல் சில படிகளில் உள்ள மற்ற நாடுகளில் இருப்பதைப் போன்றே, டாங்கனீகாவின் இறக்குமதிப் பொருள்களில் பெரும்பகுதி செய்தொழிற் பொருள்களேயாம்; 1956-ல் மொத்தத்தில் இவை 70 சதவீத அளவினவாயிருந்தன. இவற்றுள் முக்கியமாகக் குறிப்பிடப்பெறவேண்டுவன நெசவுப் பொருள்களும், பொறிக் கருவிகளும், சிறப்பாக ஊர்திகளுமாம். ஐக்கிய அரசே இதன் ஏற்றுமதி, இறக்குமதி வர்த்தகத்தின் பெரும்பகுதிக்குக் காரணமாயிருந்தது. இவ்வரசு டாங்கனீகாவின் இறக்குமதியில் 45 சதவீதத்தை (மதிப்பு 14¾ மி. பவு.) பெற்றுக்கொண்டு ஏற்றுமதிக்கு 31 சதவீதத்தை (14 மி. பவு.) அளித்தது. மற்றும் மூன்றே நாடுகள்தாம் சுமார் 2 மி. பவுன்கள் மதிப்புடைய பொருள்களை டாங்கனீகாவிற்கு அளித்தன. இதன் ஏற்றுமதிப் பொருள்களை ஏற்றுக்கொண்ட மற்ற ஐந்து நாடுகளால் டாங்கனீகாவிற்குக் கிட்டிய வருவாய் 2 மி. பவுன்களிலிருந்து 5 மி. பவுன்கள் வரையாகும்.

டாங்கனீகா, கீனியா, உகாண்டா மூன்றும் பிரிட்டிஷ் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்கா முழுவதும் ஒரே வர்த்தகப் பிரதேசமாக இயங்குகின்றன. இம் மூன்றன் வர்த்தகப் புள்ளி விவரங்கள் ஐக்கிய நாடு

கள் அவையால் வெளியிடப்பெறும் 1957ஆம் வருடத்திய அனைத் துலக வர்த்தகப் புள்ளிவிவர ஆண்டு ஏட்டில் காணக்கிடக் கின்றன. இவற்றில் இறக்குமதியான பொருள்களின் மொத்த மதிப்பு 140 மி. பவுன்கள் (இறக்குமதியில் மூன்றிலிரு பங்கு செய்தொழிற் பொருள்கள், பொறிக் கருவிகள்) ஆகவும், ஏற்று மதியானவற்றின் மதிப்பு 111 மி. பவுன்களாகவும் [சிறப்பாகக் காப்பி (39·5 மி. பவு.), கச்சாப் பருத்தி (24·4 மில். பவு.), ஸிஸால் (11·6 மி. பவு.)] இருந்தன. டாங்கனீகா, கீனியா, உகாண்டா மூன்றற்குமான 1957ஆம் ஆண்டுப் புள்ளி விவரங் களின் தொகுப்பை, டாங்கனீகா ஒன்றுமட்டிற்குமான 1956ஆம் வருடத்திய புள்ளிவிவரங்களோடு ஒப்பிடின் அவற்றின் மொத் தங்கள் ஏறக்குறைய ஒத்திருப்பதை அறியலாம்.

இந் நாட்டில் உள்நாட்டு நுகர்வுக்கென்றும், ஏற்றுமதிக் கென்றும் இருக்கும் பொருள்கள் பலதிறப்பட்டவை.

இத்துறையில் இன்னும் விரிவான முன்னேற்றம் ஏற்படுவதற் கான அறிகுறிகள் தென்படுகின்றன. வேர்க்கடலை பயிரிடுதலை அடிப்படையாகக் கொண்டு விவசாயத் தொழில் வளர்ச்சியைப் பெருக்கவேண்டி இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பின்பு, இம்பீரியல் அரசால் மேற்கொள்ளப்பெற்ற ஒரு மிகப்பெரிய திட்டத்தின் விளைவுகளால் விவசாயத் துறையில் விரைவும் அமைதியுங்கொண்ட முன்னேற்றம் காண்பது என்பது வலி வடைந்திருக்கிறது. டாங்கனீகாவின் மத்திய, மேற்கு, தெற்குப் பகுதிகளிலெல்லாம் பெரும் பரப்புகள் விவசாய வளர்ச்சிக் கென்றே ஒதுக்கிவைக்கப்பட்டுள்ளன. ஆனால், மிகுந்த நஷ்டமேற் படவே இத் திட்டத்தைத் தொடர்ந்து செயற்படுத்தல் இயலாத தாயிற்று; பின்னர் 1954-ல் இத் திட்டத்தை முடிக்குங் கடமை டாங்கனீகா விவசாயக் கார்ப்பரேஷனிடம் ஒப்படைக்கப் பெற் றது. இத் திட்டத்தின் மூலம் ஏற்பட்ட பயன் ஒன்றுண்டு. இதுவே நாட்டின் தென்பகுதியில் உருவாகிய மட்வாரா (Mtwara) துறை முகம் ஆகும். இத் துறைமுகம் ஓர் இருப்புப் பாதை மூலம் நாச்சிங்வியாவோடு (Nachingwea, 131 மைல்கள்) தொடர்பு கொண்டுள்ளது.

டாங்கனீகாவின் 40% பரப்புக் கான் செறிந்தது. இக் காடு களில் விலையுயர்ந்த மரங்கள் பலவுள. மரம் வெட்டியெடுக்குந் தொழில் அதிக அளவில் நடைபெறுகிறது. டாங்கனீகா தன் னகத்தே கனிவளங்களைப் பெரிய அளவிற் பெற்றுள்ளது. ஆனால், இவற்றை வெட்டியெடுத்தல் வேலை சரிவர நடைபெறவில்லை,

இக் கனிகளுள் அடங்குபவை தங்கம், வைரம், நிலக்கரி, இரும்பு, ஈயம் முதலாயின. 1956-ல் இங்கு வெட்டியெடுக்கப்பெற்ற தங்கத்தின் மதிப்பு 70,000 தூய டிராய் அவுன்சுகள். 1940ஆம் ஆண்டு விக்டோரியா ஏரிக்குத் தெற்கே கிம்பெர்லைட் (Kimberlite) கனிவள வேர் கண்டுபிடிக்கப்பெறவே உலகில் வைரம் உற்பத்தி செய்யும் நாடுகளில் ஒன்றாக டாங்கனீகாவும் இடம் பெற்றது. உற்பத்தி செய்த வைரத்தை உலகச் சந்தைகளில் விலைபோகச் செய்வதில் டாங்கனீகாவிற்கும் தென்அமெரிக்காவிற்குமிடையே நேர்ந்த பூசல்கள் ஒருவாறு தக்கமுறையில் தீர்க்கப்பெற்றன. கிம்பெர்லைட் சுரங்கத்தைக் கண்டுபிடித்த பெருமைசான்ற அதன் உரிமையாளரான கனடா நாட்டு டாக்டர் வில்லியம்ஸன் (Williamson) என்பார் இறந்துபட, அவரது மறைவுக்குப் பின்பு இச் சுரங்க உரிமை, டாங்கனீகா அரசிற்கும், தென்னாப்பிரிக்க வைரத் தொழிலதிபர்களுக்குமிடையே பகிர்ந்தளிக்கப்பெற்றது.

ஸான்ஸிபார்: ஸான்ஸிபார் காப்பரசில் அதே பெயர் கொண்ட தீவும் [இதன் உச்ச நீளம் 53 மைல்கள். அகலம் 24 மைல்கள், பரப்பு 640 ச. மை.—கார்ன்வாலின் (Cornwall) பரப்பில் சுமார் $\frac{1}{2}$ மடங்கு], இத் தீவிற்கு 25 மைல்கள் வடக்கேயுள்ள பெம்பா தீவும் (380 ச. மை.) அடங்கியிருக்கின்றன. இவ்விரு தீவுகளும் டாங்கனீகா நாட்டுக் கடற்கரைக்கு அப்பால் அமைந்துள்ளன. இவற்றையும் டாங்கனீகாவையும் பிரிப்பது டோவெர் ஜலசந்தியைப் போன்ற அகலமுடைய ஒரு கால்வாயே. இதை ஒரு சுல்தான் ஆட்சி புரிகிறார். ஒரு செயற் குழுவும். சட்ட சபையும் இவருக்குத் துணையாக நிற்கின்றன. மேலும் பிரிட்டிஷ் நாட்டுப் பிரதிநிதி ஒருவர் சுல்தானது ஆலோசகராக இருந்து வருகிறார். ஸான்ஸிபார் சுல்தான் அராபிய மரபைச் சார்ந்தவர்; மஸ்கட் (Muscat) குலத்தில் பிறந்தவர். இவ்விரு சுல்தான்களும் தங்கள் வமிசத்தின் மூல புருடரான ஒரு பொது முன்னோரின் இரண்டாவது நூற்றாண்டு விழாவினை 1944-ல் கொண்டாடினர். இவ்விரு தீவுகளில் வாழ்பவர்களில் அராபியர் பெரும்பான்மையராக இருப்பதும் ஸான்ஸிபாருக்கும் மஸ்கட்டிற்கும் இடையே வாணிகக் கப்பல்கள் பல ஓடுவதால் இத் தீவுகளுக்கிடையே நிலவும் வர்த்தகப் பிணிப்பும் இன்றைய முக்கியத்துவத்திற்கு அடிப்படைக் காரணங்களாக இருக்கின்றன. ஸான்ஸிபார் காப்பரசில் வசிக்கும் $\frac{1}{4}$ மி. மக்களில் 200,000 ஆப்பிரிக்கர்களும், 45,000 அராபியர்களும் (இவர்கள்தாம் நிலக்கிழமையாளர்கள்), 16,000 இந்தியர்களும் (இவர்கள் வியாபாரிகளே), 300 ஐரோப்பியர்களும் அடங்குவர். ஸான்ஸிபார்

நகரமே (1948ஆம் ஆண்டு மக்கள் கணிப்புப்படி மக்கள் தொகை சுமார் 50,000) இக் காப்பரசின் தலைநகரமும், முதன்மையான துறைமுகப் பட்டினமும் ஆகும்.

'இலவங்கத் தீவு' எனப் புகழப்பெறும் பெருமையுடையது ஸான்ஸிபார் தீவு. இப் பெருமை பெம்பாவிற்கும் சம அளவிலுண்டு என்னலாம். ஸான்ஸிபார் காப்பரசின் வர்த்தகத்தில் இலவங்கம் உயர்ந்த இடத்தை வகிக்கின்றது. இவ்விரு தீவுகளும் உலகின் இலவங்க உற்பத்தியில் $\frac{4}{5}$ பங்கிற்குக் காரணமாகவுள்ளன வென்று ஒரு மதிப்பீடு குறிக்கிறது. இங்குச் சுமார் 60,000 ஏக்கர் பரப்பில் இலவங்கம் விளைகிறது. மொத்தமாக ஈங்குள்ள இலவங்க மரங்கள் $3\frac{1}{2}$ மில்லியன்களாகும். கடந்த பல்லாண்டுகளாகவே இதனுற்பத்தி சராசரியாக 20 மி. பவுண்டுகளாக இருந்துவந்திருக்கின்றது. உலகப் போருக்கு முன்பு இலவங்க ஏற்றுமதியின் மதிப்பு 500,000 பவுன்களாக இருந்தது. இப்பயிரின் விளைச்சல் ஆண்டுக்கு ஆண்டு பெருத்த அளவு மாறுபடுகிறது. உற்பத்தி அளவில் ஏற்படும் ஏற்றத் தாழ்வுகளோடு, இலவங்கத்தின் விலையை பாதிக்கும் மற்றைக் காரணிகளும்—குறிப்பாக இப் பயிருக்கு ஏற்படும் நோய்கள்—சேர்ந்துவிடுகின்றன. இவற்றின் விளைவாக உலகப் போருக்குப் பின்புள்ள வர்த்தகத்தில் உச்ச ஏற்றவிறக்கங்கள் ஏற்பட்டுள்ளன.

1955ஆம் ஆண்டு ஸான்ஸிபாரின் இறக்குமதிப் பொருள்கள் 5·7 மி. பவுன்கள் மதிப்புடையனவாயும் (உணவுப் பொருள்கள் இம் மதிப்பில் 40%-க்கும்மேல்), ஏற்றுமதிச் சரக்குகள் 5 மில்லியன் பவுன் மதிப்புடையனவாயும் (80%-க்கும் மேல் இலவங்கமும், இலவங்கத் தைலமும்) இருந்தன. கொப்பரையும், தேங்காயெண்ணெயும் சுமார் 700,000 பவு. (14%) அளவு மதிப்பில் ஏற்றுமதியாயின. இதன் இறக்குமதிகளில் 25%ஐ ஐக்கிய அரசும், 10%-க்கும் சிறிது மேற்பட்ட அளவை இந்தியாவும், சுமார் 10%ஐ பாகிஸ்தானும் அளித்தன. இலவங்கத்தின் பெரும்பகுதியை இந்தோனேசியாவும் இந்தியாவும் ஏற்றுக்கொள்கின்றன. இவற்றிற்கு அடுத்தபடியாகக் குறைந்த அளவில் வாங்குபவர்களில் கீனியா, உகாண்டா, டாங்கனீகா, ஐக்கிய அரசு இவை முக்கியமானவையாகும்.

4. மேற்கு ஆஃப்ரிக்கா

கிழக்கு ஆஃப்ரிக்காவில் பிரிட்டிஷாரது கட்டுப்பாட்டிற்கு உட்பட்ட பல நிலப்பரப்புகள் புவியியல் அடிப்படையில் ஒன்றோ டொன்று இணைக்கப்பெற்றிருக்கையில், மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவி லுள்ள காமன்வெல்த் நாடுகளான கானு (Ghana), நைஜீரியா (Nigeria), சியெரா லீயோன் (Sierra Leone), காம்பியா (Gambia) ஆகிய நான்கும் தமக்கிடையே எத்தகைய இணைப்பையும் கொண் டிராது, ஒன்றிலிருந்து ஒன்று தனித்தனியாகப் பிரிக்கப்பெற் றுள்ளன. இவை அனைத்தும் பெரிய நிலப்பகுதியாகிய ஃபிரெஞ்சு மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவில் 4° வடக்கினின்று 14° வடக்கு அட்ச ரேகை வரையில் விரிந்துள்ள பரப்பில் அமைந்துள்ளனவாகை யால் அவற்றின் கவர்னர்கள் அடங்கிய சபையொன்றின் வழி யாக ஒன்றுடன் ஒன்று ஆலோசனை செய்துகொண்டு, இவை பல்லாண்டுகளாக நன்கு ஒத்துழைத்து இயங்கிவந்தன. இரண் டாம் உலகப் போர்க்காலம் தொடங்கி இன்ஞான்றுகாறும் இந் நாடுகள் அரசியற்றுறையில் வெவ்வேறு அளவுகளில் வளர்ச்சிபெற் றுள்ளன. முன்னர் கோல்டு கோஸ்ட் (Gold Coast) என வழங்கி வந்த இன்றைய கானு நாடு இங்கிலாந்து மன்னரின் ஆட்சிக்குக் கீழ் சுயாட்சி பெற்று, 1957ஆம் ஆண்டு அந்நியர் ஆட்சியினின்று விடுதலை கண்டது. இதன் பின்னர்க் கானு நாடு முன்பு மத்திய நைஜர் (The Niger) ஆற்று வடிநிலத்தில் சிறப்புற்றுத் திகழ்ந்த பழம்பெரும் ஆஃப்ரிக்க மாநிலமொன்றன் பெயரைத் தனக்குக் கொண்டது. நைஜீரியா கானுவினும் பெரியது; தனது அமைப்பில் அதிகச் சிக்கலானதுங்கூட. இந் நாடும் ஏறக்குறையக் கானுவைப் போன்றே முதலில் சுயாட்சி பெற்று, அதன் பின்னர் 1960ஆம் ஆண்டில் முழு விடுதலை அடைந்தது. ஸியெரா லீயோன், காம் பியா ஆகிய மற்ற இரு நாடுகள் தமது அரசியல் வளர்ச்சியை அண்மையிற்றான் துவக்கியுள்ளன. இவ்விரண்டனுக்கும் படிப்படி யாக அதிகரித்துவரும் அதிகாரங்கள் அளிக்கப்பெற்று வருகின்

றன. மேற்கூறிய நான்கு நாடுகளுக்கிடையே அவற்றின் அளவு களிலும், பொருளாதார முக்கியத்துவத்திலும் பெருத்த வேறு பாடு இருக்கின்றது. எடுத்துக்காட்டாக, நைஜீரியா காம்பியா வின் அளவைப்போல் 90 மடங்கு பெரியது; இதன் மக்கள் தொகையோ காம்பியாவினதைப்போல் 100 மடங்கு அளவின தாகும். மேலும் சாதாரணமாக இந் நாட்டினின்று ஏற்றுமதி யாகும் பொருள்களின் மதிப்பு காம்பியாவினதைப் போன்று 30 லிருந்து 40 மடங்கு வரையாகும்.

கானு: முழுமையாக விடுதலை எய்திய நாடாக மாறுங் காறும், இந் நாட்டில் நான்கு நிலப்பரப்புகள் அடங்கியிருந்தன: (1) கடற்கரையை அணைந்தாற்போலவும், கினி வளைகுடாவினை ஒட்டி ஏறக்குறையக் குணக்குக் குடக்காகத் தொடரும் பகுதி—ஸ்காட்லாந்தின் பரப்பில் சுமார் $\frac{3}{4}$ பாகத்திற்குச் சமமான பரப்பைக் கொண்டதாகவுமுள்ள கோல்டு கோஸ்ட் காலனி. (2) இக் காலனிக்கு வடக்கே, ஏறக்குறைய அதே பரப்புடைய ஆஃப்ரிக்கக் கூட்டரசான அஷான்டி (Ashanti): இது 1901ஆம் ஆண்டில் கைப்பற்றப்பட்ட போதிலும் காலனி என வழங்காது இருந்துவந்தது. (3) அஷான்டிக்கு வடக்கே கிடக்கும் வட நிலங் கள் (Northern Territories): இவை ஏறக்குறைய ஸ்காட்லாந்தின் பரப்பைக் கொண்டவை. 1901ஆம் ஆண்டில் இவை ஒரு காப்பர சாக உருவாயின. (4) இம் மூன்று நிலப்பரப்புகளின் கிழக்கு எல்லைகளை ஒட்டினுற் போன்றுள்ளதும், முன்பு ஜெர்மன் டோகோ லாந்தின் ஒரு பகுதியாக இருந்ததும், ஒரு காலத்தில் ஐக்கிய நாடு களின் சார்பில் பிரிட்டனைத் தர்மகர்த்தாவாகக் கொண்டது மான பரப்பு. இந் நிலப் பரப்பு வேல்ஸைப் போன்று ஏறக்குறைய இரு மடங்கு பெரியது; இந்நான்கு பரப்புகளுஞ் சேர்ந்து செவ்வக உருக்கொண்ட ஓர் அடக்கமான பகுதி ஆயின. இவை நான்கன் மொத்தப் பரப்பு 91,840 சதுர மைல்கள் ஆகும். இவை மொத் தத்தில் கிரேட் பிரிட்டனினும் சிறிது பெரியவை. இவற்றின் மக்கள் தொகை $4\frac{1}{2}$ மில்லியன்கள். இதில் அரைப் பங்கிற்கும் மேலானேர் கோல்டு கோஸ்ட் காலனியிலும், $\frac{1}{5}$ பாகம் அஷான்டி யிலும், $\frac{1}{4}$ பாகம் வட மாநிலங்களிலும் வாழ்கின்றனர். நிர்வாக அலுவல்களின் நோக்கத்திற்காக, பிரிட்டிஷ் டோகோலாந்தின் ஒரு பகுதி காலனியோடும், மற்றொரு பகுதி வட மாநிலங்க ளோடும் இணைக்கப்பெற்றது.

அரசியல் அடிப்படையில் கோல்டு கோஸ்டின் நிலையில் 1951ஆம் ஆண்டில் ஓர் அடிப்படை மாற்றம் நிகழ்ந்தது. அவ்

வாண்டில் ஒரு புதிய அரசியற் சட்டமே புனையப்பெற்று மிகுந்த அதிகாரங்களைப் பெற்ற சுயாட்சி உரிமை கோல்டு கோஸ்டிற்கு வழங்கப்பெற்றது. பின்னர் 1952-ல் சர்க்கார்கட்சித் தலைவருக்குப் பிரதம மந்திரி பட்டம் அளிக்கப்பெற்றது. இதனையடுத்து 1953-ல் கோல்டு கோஸ்ட் தனக்கு டொமினியன் அந்தஸ்து வேண்டும் என்னும் கோரிக்கையை எழுப்பியது. இதன்பொருட்டுப் புதிய அரசியலமைப்புச் சட்டங்கள் விதிக்கப்பட்டு அவை ஏற்றுக் கொள்ளப்பெற்றன. 1954ஆம் ஆண்டு ஜூன் திங்களில் ஓர் அனைத்து ஆஃப்ரிக்கச் சட்டசபை வாயிலாகக் கோல்டு கோஸ்டின் கவர்னர் உள்நாட்டுச் சுயாட்சியைப் பிரகடனம் செய்து, அயல்நாட்டு விவகாரங்கள், பாதுகாப்பு, உள்நாட்டுப் பாதுகாப்பு ஆகியவற்றிற்குத் தாமே பொறுப்பேற்றார். இத்தகு நிலை 1957ஆம் ஆண்டு மார்ச்சுத் திங்கள் 6ஆம் நாள்காறும் நீடித்தது. அந்நாள் கானாவின் வரலாற்றில் ஒரு பொன்னாள். அன்றுதான் கானா ஒரு சட்ட மன்றத்தையும், இங்கிலாந்து அரசியின் சார்பாக அரசாங்கத்தின் தலைவராகப் பணிபுரியும் ஒரு கவர்னர் ஜெனரலையும் கொண்ட ஒரு முழு டொமினியனின் அந்தஸ்தை அடைந்தது.

1956ஆம் ஆண்டில் ஐக்கிய நாடுகள் சபையினது கண்காணிப்பின் கீழ் பிரிட்டிஷ் டோகோலாந்தில் நடத்தப்பெற்ற மக்கள் வாக்களிப்பொன்றின் மூலம் எழுந்த தீர்ப்பு பிரிட்டிஷ் டோகோலாந்தைக் கோல்டு கோஸ்டுடன் இணைக்கவேண்டும் என்பதே. டோகோலாந்தின் இப் பகுதி, இற்றைக் கானா அரசோடு ஒருங்கிணைக்கப்பெற்றுள்ளது. கானா நாடு முழுமையும் 5 நிர்வாகப் பிரிவுகளாகப் பகுபட்டுள்ளது. இவை (1) கிழக்கு, (2) மேற்கு (முன்னாளில் கோல்டு கோஸ்ட் காலனியாகவிருந்தது) பிரதேசங்கள், (3) அஷான்டி, (4) வடக்குப் பிரதேசம், (5) ட்ரான்ஸ்-வோல்டா டோகோலாந்து முதலியன. இந் நிருவாகப் பிரதேசங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் ஒரு பிரதேசச் சட்டசபையும் தேசியச் சட்டசபைக்குக் கீழ்ப்பட்ட முதல்வர்கள் சபையும் (House of Chiefs) உண்டு.

இதன் 330 மைல் நீளக் கடலோரம் பேரலை மோதும் கரையாகவும், காயல்களைக் கொண்ட வெண்மணல் பகுதியாகவும் இருக்கிறது. இதில் இயற்கைத் துறைமுகங்களே கிடையா. இதன் கடற்கரைப் பட்டினங்களான ஆக்ஸிம் (Axim), ஸெகாண்டி (Sekondi), எல்மினா (Elmina), கேப் கோஸ்ட் (Cape Coast), வின்னெபா (Winneba) போன்றவை வரலாற்றுப் புகழ்பெற்றவை. தலைநகர் அக்ராவும் (Accra, 140,000 மக்கள்) டாக்கொ

ராடியும் (Takoradi) இன்று கானுவின் இருபெரு நகரங்கள். அக்ராவின் நிருவாகத்தை ஆஃப்ரிக்கர்களையே முழுதும் பணியாளர்களாகக் கொண்ட ஓர் ஆஃப்ரிக்க நகர் மன்றம் திறம்பட நடத்திவருகிறது. இந்நகருக்குத் துறைமுக வசதியை அளிப்பதற்கு ஒரு சிறிய அலைகரைப் (Breakwater) பகுதிதான் இருக்கின்றது. இப்பகுதி கட்டுமரங்கள், அலைமேல் செல்லும் விளையாட்டுப் படகுகள் ஆகியவை தங்குவதற்குத்தான் இடமளிக்கிறது. செகாண்டி நகருக்கு அருகிலுள்ள டாகொராடி தற்கால வசதிகளோடு பொருந்திய ஓர் ஆழமான துறைமுகம் வாய்ந்த நகரமாகும். செகாண்டியோடு டாகொராடியையும் சேர்த்துக் கருதுவமேல் இவற்றின் மொத்த மக்கள்தொகை 50,000 என ஆகும். டாகொராடியின் துறைமுகம் இரண்டு உலகப் போர்கட்கும் இடைப்பட்ட காலத்தில் கட்டப்பெற்றது. மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவின் வர்த்தகத்தில் ஈடுபட்டுள்ள கப்பல்களிலேயே மிகப் பெரியவை கூட இத் துறைமுகத்தில் தங்க ஒல்லும்.

கானுவின் மேற்குப் பகுதியில் கடற்கரை வரையிலும் காடுகள் பரந்து கிடக்கின்றன. ஆனுல், கிழக்கு முகமாகச் செல்லின், ஏற்றத் தாழ்வுகள் மிகக் குறைந்த சமநிலங்களையும், முட்செடிகளையும், ஆங்காங்கே தனித்த குன்றுகளையும் கொண்ட ஒரு நெய்தல் நிலம் காணப்பெறுகிறது. இந் நிலம் உள்நாடு நோக்கி 60 மைல்கள் அகலம் வரையிலும் பரந்து கிடக்கிறது. கானுவின் கடற்கரைப் பகுதி யெங்கணும் தென்னைமரங்கள் ஏராளமாக வளர்ந்துள்ளன. இக் கடற்கரைப் பிரதேசத்திற்கு வடக்கே காடுகளடர்ந்து செறிந்துள்ள பரப்பு ஏறக்குறைய காலனி முழுவதிலும், அஷான்டியின் தென்மேற்கு அரைப் பாகத்தினுள்ளும் நன்கு விரிவுற்றுள்ளது. கான் செறிந்த இப்பரப்புத் தொடர் குன்றுகளால் அறுபட்டுக் காண்கிறது. கோல்டு கோஸ்டிற்கு இதனுல் ஏற்படும் முக்கியத்துவம் சொல்லிமாளாது. இப் பரப்பு இந் நாட்டிற்குச் செல்வத்தை நேரடியாக வாரி வழங்கும் மூலாதாரமாகவும், இயற்கையன்னை கானு முழுவதிலும் வரட்சியை நிலவச் செய்யாவாறு அரண்செய்யும் ஓர் அரும்பெரும் காப்பாகவும் இருந்து மிகுந்த பயனை நல்கிவருகிறது. விலையுயர்ந்த மரங்களை அளித்தலோடுமட்டும் நில்லாது, இப் பரப்பு எண்ணெய்ப் பனை விளைச்சல் மிகுந்த பகுதியாகவும், கோல்டு கோஸ்டினுடைய வர்த்தகத்தின் ஒரு முதன்மையான கூருக விளங்கும் கோக்கோ தயாரிக்குந் தொழிலின் தாயகமாகவும் இருந்து சிறக்கிறது. 19ஆம் நூற்ருண்டின் இறுதிப் பத்தாண்டுகளில் நிறுவப்பெற்ற கோக்கோ தயாரிப்புத் தொழில், கானுவின் குடியானவ மக்களது

அயரா உழைப்பால் நன்கு வளர்ச்சி பெற்றுள்ளது. இத் தொழிலில் கண்ட பெருக்கம் எண்ணெய்ப் பனையினை விளைவித்தலில் கவனக் குறைவு ஏற்படுவதற்கு முக்கிய காரணமாயிற்று. ஆனால், கோக்கோத் தொழில் அறவே மறைந்துவிடுமோ என்னும் அச்சம் ஏற்படும் அளவிற்கு 1930-க்கும் 40-க்கும் இடைப்பட்ட ஆண்டுகளில் கோக்கோ மரங்கள் யாவும் ஸ்வோலென் ஷூட் (Swolten Shoot) என்னுமொரு புதிய நோய்க்கு உள்ளாயின. இரண்டாம் உலகப் போரின்போது இந்நோய் மிகப் பயங்கரமான நோயாகப் பெருகிற்று. இந் நோயைப் போக்க ஒரே ஒரு வழி நோயுற்ற மரங்களை அழித்தலே. இவ்வழியை மேற்கொள்ளப் பெரிதும் முயன்றுள்ள கோல்டு கோஸ்ட் அரசாங்கம் தனது முயற்சியில் சிறிதுதான் வெற்றியடைந்துள்ளது.

காடுகளை விட்டு நீங்கி அப்பால் செல்லின், வடக்கு அஷான்டியிலும் வடக்கு மாநிலங்களிலும் ஆறுகளின் இருமருங்கேயும் பெரும்பாலான பகுதியில் அடர்ந்த மரங்களும் தூறுகளும் இருந்தாலும் இடையிடையே செறிவற்ற காடுகள், இளமரக்கா, பழத் தோட்டங்கள், சமநிலங்கள் ஆகியவை காணப்படுகின்றன. இங்குக் குறிப்பிடத்தக்க சிறப்பின, ஏராளமான ஷீநட் (Shea-nut trees) மரங்களே. இம் மரங்கள் ஆண்டிற்கு $\frac{1}{4}$ மி. டன் ஷீ வெண்ணெயைக் (Shea-butter) கொடுக்கவல்லன என மதிப்பிடப்பெறுகிறது.

நிலத்தின் சராசரி உயரம் 1,000 அடிக்கும் குறைவு. ஆனால், சில குன்றுகள் 2,000 அடி உயரத்திற்கும் எழுந்துள்ளன. கிழக்கு எல்லையின்மீது இவை 3,000 அடிவரை ஓங்கி நிற்கின்றன. பொதுவாக நோக்குமிடத்து, கானு நீர்வளம் நிரம்பியது. இதன் ஆறுகளின்மீது சிறு படகுகளே செல்லக்கூடும். உள்நாடு நோக்கி அதிகத் தொலைவுக்கு அவற்றின் வழியே செல்லல் இயலாது. கடற்கரைக்கு அருகேயுள்ள காடுகளடர்ந்த மண்டலத்திற்கு வடக்கே அவ் யாறுகள் மாரிக்காலங்களின்போது வெள்ளப் பெருக்கெடுத்தோடும் இயல்பின; வரட்சிப் பருவத்தின்போது, சிறுசிறு குட்டைகளாகச் சுருங்கிப்போகின்றன. இத்தகைய ஆறுகளுள் மிகப் பெரியதாம் வோல்ட்டா (The Volta) ஆற்றின் முக்கிய தலைப்பாறுகளான கரும் வோல்ட்டா (The Black Volta), வெண் வோல்ட்டா (The White Volta) இரண்டும் ஃபிரெஞ்சு மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவிலிருந்து வெகு தொலைவு ஓடி கானுவிற் புகுகின்றன. இவ்விரு ஆறுகளும் தம் துணையாறுகளோடு இணைந்து பாய்ந்து வட பிரதேசம் முழுமைக்கும் நீர்

வளம் பரப்புகின்றன. இப் பிரதேசத்தின் தென்னெல்லைக்கு அணித்தே இந்த ஆறுகள் இரண்டறக் கலந்து, பின்னர்த் தெற்காக ஓடி, அஷான்டியின் கிழக்கெல்லையாக அமைகின்றன. கடந்த சில்லாண்டுகளாக வோல்ட்டா ஆற்றின் கீழ்ப்பாட்டையில் பெரிய பன்னேக்கு வளர்ச்சித் திட்டமொன்றை அமைப்பதற்கான யோசனைகள் பல இருந்துவருகின்றன. இந்த யோசனைகளை ஐக்கிய அரசு, கானு ஆகிய இரண்டு அரசாங்கங்களும் ஆதரித்துள்ளன. வோல்ட்டா ஆற்றின்மீது செவ்வியதோர் அணை அமைத்து நீரினை எஞ்ஞான்றும் நிலைப்படுத்திவைக்கவல்லதொரு தேக்கத்தை அமைத்தல் இத் திட்டத்தின் தலையாய நோக்கமாக உளது. இந் நீர்த்தேக்கம் அமையின், இது பாக்ஸைட் தாதுவினின்றும் அலுமினியம் தயாரித்தற்கு வேண்டிய நீர் மின்விசையை அளிக்கும் ஓர் ஒப்பற்ற ஆதாரமாகத் திகழக்கூடும். மேலும், கறுப்பு வோல்ட்டா, வெள்ளை வோல்ட்டா இரண்டும் கூடுமிடம் வரையிலும் வோல்ட்டா ஆற்றின்மீது கப்பல்கள் செல்லவும் இயலும். இத் திட்டத்தைச் செயலுக்குக் கொணர்வதற்குத் தகுந்த வாய்ப்புகள் இதுகாறும் ஏற்படவில்லை. இதற்குள், அக்ரா நகரத்திற்கும் வோல்ட்டா ஆற்றின் முகவாய்க்கும் இடையேயுள்ள டேமா (Tema) என்னும் ஒரு புதிய துறைமுகத்தினை விரிவாக்குவதற்கான வேலை விரைவெய்திவருகிறது.

கானுவில் மோட்டார்ப் போக்குவரத்திற்குகந்த சாலைகளின் நீளம் 8,000 மைல்கள். இதில் 1,360 மைல்கள் தாரிடப்பெற்றுள்ளன. அக்ராவும் டாகொராடி—செகான்டியும் அஷான்டியின் தலைநகரான குமாஸியோடு (Kumasi) இருப்புப்பாதை (3 அடி 6 அங்குல அகலமுள்ளது) மூலம் இணைந்துள்ளன. இவ்விரு பாதைகளும் முறையே 190, 176 மைல்கள் நீளமுடையவை. இவற்றோடு கிளைப்பாதைகளையுஞ் சேர்த்துக் கணக்கிட்டால், இருப்புப் பாதைகளின் மொத்த நீளம் 600 மைல்களுக்கும் அதிகமாகும். குமாஸி நகரம் சுமார் 80,000 மக்களைக்கொண்டது. வடக்கு மாநிலங்களின் ஆட்சித் தலைமையிடமும், முக்கியமான நகரமுமான டமாலே (Tamale) சுமார் 16,000 மக்களைக்கொண்டது.

டாகோராடியிலிருந்து உள்நாடு நோக்கி 40 மைல் தொலைவில் மேற்கூறிய இருப்புப்பாதை, டார்க்குவா [பின்னர் இங்கிருந்து பிரஸ்டியா (Prestia)வரையிலும் ஒரு கிளைப்பாதையுண்டு] வழியேயும், உள்நாடு நோக்கி 125 மைல்கள் தொலைவில் ஆப்பூஆஸி (Obuasi) (அஷான்டியிலுள்ளது) வழியேயும் கடந்து செல்கிறது. இவ்விரு நகரங்களும் தங்கக் கனிகளின் உறைவிடங்களாய்த் திகழ்கின்றன. ஆஃப்ரிக்காவை ஆங்கிலேயர்கள்

ஆராய்ந்த காலத்தின் தொடக்கத்தில் அவர்கள் இப் பகுதியில் தங்கக் கனிகளை எங்கும் கண்டதால் கோல்ட் கோஸ்ட் என்று பெயர் அளித்ததொன்றும் வியப்பதற்கில்லை. இவண் தங்கம் வெட்டியெடுத்தலன்றி மங்கனீசத் தாது, செதுக்கிய வைரங்கள் ஆகியவற்றை உற்பத்தி செய்தல்போன்ற இதர கனிப்பொருள் தொழில்களும் கானாவின் ஏற்றுமதி வர்த்தகத்தின் தனிப்பெருங் கூறுகளாய் இருக்கின்றன. 1956ஆம் ஆண்டு ஏற்றுமதியான பொருள்களின் மதிப்பு 86 மி. பவுன்களுக்கும் மேற்பட்டதாக இருந்தது. இதில் தங்கத்தின் மதிப்பு $7\frac{1}{2}$ மி. பவு. மொத்த ஏற்று மதியில் கோக்கோ 60% ஆகவும், தங்கம், வைரம், மங்கனீசத் தாது ஆகிய அனைத்தும் சேர்ந்து 26% ஆகவும், மரம் 11% ஆக வும், மற்றப் பொருள்கள் 3% ஆகவுமிருந்தன. ஈங்கிருந்து ஏற்று மதியான 140,000 டன் பாக்ஸைட்டின் மதிப்பு 331,000 பவுன்.

இனி, மேற்கூறிய முக்கியமான பொருள்களின் ஏற்றுமதி யின் அளவுகள், மதிப்புகள்பற்றிய விவரங்கள் கீழ்வருமாறு :

முக்கிய ஏற்றுமதிச் சரக்குகள், 1956
மொத்தம் 86 மி. பவு.

பொருள்	அளவு	மதிப்பு (மி. பவு.)
கோக்கோ	238,600 டன்கள்	52·0
தங்கம்	559,340 ட்ராய் அவுன்ஸ்	7·5
மங்கனீசத் தாது	636,000 டன்கள்	7·0
வைரம்	2·5 மி. காரட்	7·9
மரம்	...	9·4
		83·8

1956-ல் கானாவில் இறக்குமதியானவற்றுள் (இவற்றின் மதிப்பு 88·8 மி. பவு.) பெரும்பான்மையான பகுதி நெசவுப் பொருள்களாகவும், மற்றச் செய்தொழிற் பொருள்களாகவும், பொறிக் கருவிகளாகவும், போக்குவரத்து ஊர்திகளாகவும் இருந்தன. இறக்குமதியில் ஏறக்குறைய அரைப்பங்கை (மதிப்பு 42 மி. பவு.) ஐக்கிய அரசு அளித்து, ஏற்றுமதியில் $\frac{1}{4}$ பங்கிற்குச் சற்று அதிகமான அளவைப் (22 மி. பவு. மதிப்பு) பெற்றுக் கொண்டது. கானாவின் இதர வாடிக்கை நாடுகள், அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் (இது இறக்குமதி செய்யும் பொருள்களின் மதிப்பு

16மி.பவு.), ஜெர்மனி (14 மி.பவு.), நெதர்லாந்து நாடுகள் (10 மி. பவு.) முதலியவை.

நைஜீரியா: நைஜர் (The Niger) ஆற்றிலிருந்துதான் இந் நாட்டிற்கு நைஜீரியா என்னும் பெயர் ஏற்பட்டுள்ளது. இது ஏறக்குறைய ஒரு சதுரமான உருவமுடையது. இதன் பக்கங்களின் நீளம் 600-லிருந்து 700 மைல்கள் வரையுள்ளது. இதன் கினி வளைகுடாக் கடற்கரையின் போக்குப் பொதுவாகக் கிழக்குமேற் காக உள்ளது. இந் நாட்டின் வடமேற்கேயிருந்து பாய்ந்தோடி வரும் நைஜர் ஆறு நைஜீரியாவின் மத்தியப் பகுதி வரையிலும் தென்கிழக்காக ஓடிப் பின்பு திரும்பித் தெற்காகப் பாய்ந்து கினி வளைகுடாவை அடைகிறது. இதன் முதன்மையான முகவாய் கடற்கரையினுடைய மையத்திற்முன் அமைந்துள்ளது. ஆனால், இதற்கு இருபுறத்தேயும் நைஜர் ஆற்றின் டெல்ட்டா மிக விரிவுற் றிருப்பதாலும், இஃதோடன்றி ஒன்றோடொன்று இணைபவையும், நைஜர் டெல்ட்டாவிற்கு அப்பாலுள்ள மற்றை ஆறுகளோடு இணைபவையுமான பல கிளையாறுகளைக் கொண்டிருப்பதாலும், நைஜீரியாவின் கடற்கரை ஒரு பின்னல் போன்ற நீர்வழிகள் மூலம் உள்நாட்டோடு நன்கு தொடர்பு கொண்டுள்ளது. ஆறு கட்கும் கடற்கழிகட்கும் (creeks) இடையே மாங்குரோவ் சதுப்பு நிலக் காடுகள் அடர்ந்து வளர்ந்துள்ளன. நைஜர் ஆறு சுமந்து செல்லும் வண்டலின்மூலம் இக் காடுகள் வளர்ந்துள்ள பரப்புப் படிப்படியாகக் கடல் நோக்கி விரிந்துவருகிறது.

இக் கடற்கரைப் பகுதியின் அகலம் 10 முதல் 60 மைல் வரையாகும். இதனை அடுத்து உள்நாட்டில் அயனமண்டல மழைக் காடும் (tropical rain forest) எண்ணெய்ப் பனைப் புதரும் (oil-palm bush) அடங்கிய ஒரு மண்டலம் அமைந்துள்ளது. இம் மண்டலம் வடக்குமுகமாக மற்றும் 50—100 மைல்கள் தொலை விற்குப் பரவியிருக்கிறது. நிலத்தின் மட்டம் ஏறஏறக் காடுகள் செறிவற்ற வனங்களாகவும், பின்பு இவ் வனங்கள் ஆங்காங்கே புதரோடுகூடிய புற்றரைகளாகவும் மாறுகின்றன. இவ்வாறாக, இறுதியில் நாட்டின் வடகோடியில் சஹாரா பாலையின் எல்லைப் புறத்தே வெம்மை கொளுத்தும் கடும்பாலைவனச் சூழ்நிலைகள் காணப்பெறுகின்றன. நைஜீரியாவின் வடகிழக்கு முனையிலுள்ள சாடு ஏரி (Lake Chad) (20,000சதுர மைல்) நீர் நிரம்பிக் காணும் போது, ஆஃப்ரிக்க ஏரிகளுள் விக்டோரியா ஏரிக்கு அடுத்தாற் போல் இரண்டாவது பெரியதும், ஏறக்குறைய மிச்சிகன் ஏரி யைப் (Lake Michigan) போன்றதும் ஆகும். ஆனால், ஒப்புநோக் கின், சாடு ஏரி ஆழத்தில் குறைந்தது. மேலும், கலஹாரியிலுள்ள

(The Kalahari) நகாமி ஏரியைப் (Lake Ngami) போன்றே இதுவும் தனது அளவில் அவ்வப்போது பெரிதும் மாறுபடு கிறது.

நைஜர் ஆறு தெற்கு நோக்கித் திரும்பியோடுமிடத்திற்கு அண்மையில் லொகோஜா (Lokoja) என்னுமிடத்தில் நைஜர் ஆற்றின் பெரிய துணையாறான பென்வி (The Benue) வந்து கலக் கின்றது. பென்வி ஆறு கிழக்கிலிருந்து பாய்ந்து, நைஜரோடு சேர்ந்து நைஜீரியாவின் குறுக்கே தொடர்ச்சியான நீரரண்களை அமைத்து, இந் நாட்டைத் தென், வட பாகங்களென இரு கூறுகளாகப் பிரிக்கின்றது. வடக்கே இருப்பது பொதுவாக உயரத்தில் தாழ்ந்த (சுமார் 2,000அடி) பீடபூமிப்பரப்பு. ஆனால், பாச்சி பீடபூமியில் (Bauchi Plateau) சராசரி உயரம் 6,000 அடி யாகும். பென்வி ஆற்றுக்கு வடக்கே இப் பீடபூமியின் பரப்பு சுமார் 2,000 சதுர மைல். இது வெள்ளீயத்தின் உறையுளாய்த் திகழ்கிறது. பிற இடங்களில் சிதறிக் காணும் சில குன்றுகளால் நிலம் அறுபட்டுக் கிடக்கிறது. ஆனால், கிழக்கெல்லையை முட்டி யிருக்கும் பகுதியைத் தவிர்த்து நைஜீரியாவில் வேறெங்குமே மலைப்பாங்கான நிலப்பரப்பு இல்லை எனக் கூறிவிடலாம். கிழக் கெல்லைப்புறத்தே இருக்கும் மலைப்பாங்கான பகுதியில் கடற் கரைக்கு அணித்தேயுள்ள காமரூன்ஸ் மலைகள் (The Cameroons Mountain) 13,350அடி உயர்ந்திருக்கின்றன. இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பின்னர் ஜெர்மனிக்கு உரித்தான காமரூன்ஸின் பெரும்பாலான பரப்பு ஃபிரான்ஸுக்குக் கொடுபட்டுவிட்டது. ஆனால், இதன் மேற்குப்புறத் துண்டு நைஜீரியாவோடு சேர்க்கப் பெற்றது. இந்த ஏற்பாடுகளெல்லாம், 1960-ல் காமரூன்ஸிற்குச் சுதந்திரம் வழங்கப்பெற்றுவிடவே, முடிவுபெற்றுவருகின்றன. பிரிட்டனுக்கு உரிமையான நிலத்துண்டின் வடபகுதி வட நைஜீரியாவுடன் இணைந்துள்ளது. ஆனால், தென்பகுதி பிரிந்து இயங்கவே எண்ணுகிறது.

நைஜீரியாவின் மொத்தப் பரப்பு, பொறுப்புடைமைப் பரப்பு (Trust Territory) (இது நைஜீரியாவின் மொத்தப் பரப்பில் பத்தி லொரு பங்கே) உட்பட 373,000 சதுர மைல்களாகும். இது கிரேட் பிரிட்டனைப்போல நான்கு மடங்கு பெரியது. 1957ஆம் ஆண்டு மதிப்பீட்டின்படி இதன் மக்கள்தொகை 34 மில்லியன். இந்த அளவு, பிரிட்டிஷ் காலனிப் பேரரசின் மொத்த மக்கள் தொகையில் மூன்றிலொரு பங்கிற்கும் மேற்பட்டது. 1954ஆம் ஆண்டில் புனையப்பெற்ற ஓர் அரசியலமைப்புச் சட்டத்தின்படி நைஜீரியா ஒரு கூட்டரசு. இக் கூட்டரசில் பிற்காணும் பகுதிகள்

அடங்கியுள்ளன: (1) கடற்கரையின் மேற்குக் கோடியிலுள்ள லேகோஸ் (Lagos) நகராட்சி (267,000 மக்கள்) முன்னாளைய லேகோஸ் காலனியின் தலைநகராக இருந்தது; இன்று இதுவே நைஜீரியக் கூட்டரசாங்கத்தின் தலைநகரம்; (2), (3), (4) ஆகியவை முறையே வடக்கு, மேற்கு, கிழக்கு மண்டலங்கள். ஏறக்குறைய இம் மூன்றும் சேர்ந்ததே நைஜீரியாவாகும். இவைகளில் ஒவ்வொன்றும் காப்பரசாக விளங்குகின்றது; (5) காமரூன்ஸ் எனப்பெறும் ஓரளவு கூட்டாட்சியுள்ள மாநிலம். இது பொறுப்புடைமை நிலப்பரப்பின் தென்பாகம். இப் பரப்பின் வடபாகமோவெனில் வடமண்டலத்தைச் சார்ந்தது. மேற்கூறிய எல்லாவற்றுள்ளும் வடமண்டலமே பெரிய அளவுள்ளது. இது நைஜீரியா முழுவதன் குறுக்கே கிழக்கிலிருந்து மேற்காகவும், அதன் வடவெல்லையிலிருந்து நைஜர், பென்வி ஆறுகளுக்கெல்லாம் தெற்காக 50-லிருந்து 100 மைல்கள் வரையிலும் பரவியுள்ளது. இதன் பரப்பு நைஜீரியாவின் பரப்பில் ¾ பங்காகவும், மக்கள்தொகை நாடு முழுவதன் மக்கள்தொகையில் அரைப் பங்கிற்குச் சற்று அதிகமாகவும் இருக்கின்றன. நைஜீரியாவின் பரப்பில் எஞ்சியுள்ள கால்பங்கின் பெரும்பாகமாக இருப்பவை மேற்குகிழக்கு மண்டலங்களே. நாட்டின் மொத்த மக்கள்தொகையில் இவ்விரண்டு பகுதிகளின் மக்கள்தொகை 40-லிருந்து 50 சதவீதமாகும். இவ்விரண்டனுள் கிழக்கு மண்டலமே அளவிற் சிறியதெனினும், மக்கட் செறிவில் மிக்கது. மேற்கூறிய புள்ளிவிவரங்களின்மூலம் கிழக்கு, மேற்கு மண்டலங்கள் ஒவ்வொன்றும் வடமண்டலத்தைக் காட்டிலும் சிறியனவாயிருந்தும், மக்களடர்த்தியில் அதைவிட மிகுந்திருக்கிறது.

1960-ல் டொமினியன் அந்தஸ்து அளிக்கப்பெறுவதையொட்டி இம் மண்டலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் பெருத்த அளவு தன்னாட்சி செலுத்தும் உரிமையுண்டு. மேலும், இவற்றிற்குப் பிரதிநிதிகளடங்கிய கூட்டாட்சி மன்றம் ஒன்றும் அமைச்சரவை ஒன்றும் இருக்கின்றன. 1957-ல் கூட்டப்பெற்ற அரசியலமைப்பு மாநாடு ஒன்றில், நைஜீரியா முழு விடுதலை பெற்ற பின்பு, அதன் அமைச்சரவைக்குத் தலைமை வகிக்க ஒரு கவர்னர்-ஜெனரலுக்குப் பதிலாக ஒரு கூட்டாட்சிப் பிரதம மந்திரியை (Federal Prime Minister) அமர்த்த ஏற்பாடு செய்யப்பெற்றது.

இந் நாட்டின் நிலவியல் தன்மைகள் எத்துணை வேறுபட்டுள்ளனவோ அத்துணை அளவுக்கு இதன் மக்களும் வேறுபட்டுள்ளனர். இயற்கை வளங்களும் பல்வேறு வகைப்பட்டிருக்கின்றன. கடற்கரையை அணைத்தாற்போல் காணப்பெறும் மாங்குரோவ்

சதுப்பு நிலங்கள் எப்பயனையும் தருவதில்லை. இவற்றில் வதியும் மக்கள் மீன்பிடித்து வாணிகம் செய்தலையும் மேற்கொண்டு தம் வாழ்நாளைக் கழிக்கின்றனர். கடற்கரையை அடுத்த கான்செறி மண்டலம் விலைமிகு மரங்களை வளர்த்தளிக்கின்றது. இவற்றுள் மஹோகனி மரம் சிறப்புப் பொருந்தியது. மேலும், இம்மண்டலம் விளைவித்துக் கொடுக்கும் எண்ணெய்ப் பனைக்கு நைஜீரியாவின் ஏற்றுமதி வர்த்தகத்தில் ஒரு முக்கியமான இடம் உண்டு. காடு கொன்று நாடாக்கப்பெற்ற பரப்புகளிலும், அவற்றிற்கப்பால் காணும் மரச்செறிவு குறைந்த நிலப்பரப்பிலும், உழவுத் தொழில் போற்றத்தக்க அளவில் நடைபெறுகிறது. கோக்கோ ஒரு முதன்மையான ஏற்றுமதிப் பொருளாகும். சிறப்பாக லேகோஸிற்கு வடக்கே கோக்கோ ஏற்றுமதி மிகுதி.

மேற்கு மண்டலத்தில் மக்களடர்த்தி மிகுந்த தன்னாட்சி பெற்ற அரசுகள் பலவுண்டு. இவற்றில் செல்வாக்கு மிக்க அரசர்கள் கோலோச்சிவருகிறார்கள். இம் மண்டலத்தின் தலைநகரான இபடானில் (Ibadan) சுமார் 500,000 மக்கள் வாழ்கின்றனர். மேலும், 50,000-க்கும் 150,000-க்கும் இடைப்பட்ட மக்கள்தொகையுடைய நகரங்கள் இங்குப் பல. கிழக்கு மண்டலம் பொருளாதாரத்தில் பின்தங்கியது. கான்படு பொருள்களைத் (forest products) தவிர்த்து இம் மண்டலத்தில் யூடி (Udi) என்னும் பகுதியிலிருந்து நிலக்கரியும் கிடைக்கிறது. யூடி நிலக்கரி வயல்களின் மையமாக விளங்குவது மண்டலத் தலைநகரான எனுகு (Enugu) ஆகும். அமைப்பில் இங்கிலாந்திலுள்ள தேசிய நிலக்கரிக் குழுவை ஒத்த நைஜீரிய நிலக்கரி நிறுவனம் (கார்ப்பொரேஷன்) என்னும் துறையே யூடி நிலக்கரி வயல்களைக் கட்டுப்படுத்திவருகிறது. இவ் வயல்கள் ஆண்டுதோறும் உற்பத்தி செய்யும் நிலக்கரியின் அளவு ¾ மில்லியன் டன்களுக்கும் அதிகம். இந் நிலக்கரியின் பெரும்பகுதியை நைஜீரிய ரெயில்வேக்களும் கப்பல்களும் பயன் படுத்திவிடுகின்றன. ஆனால், நிலக்கரிக்கு இருந்த தேவைப்பாடு குறையவே, 1959ஆம் ஆண்டில் உற்பத்தியின் அளவு 100,000 டன்களுக்கும் மேலாகக் குறைக்கப்பட்டது. நைஜீரியாவிலிருந்து சுத்தி செய்யப்பெறாத எண்ணெய்க் கப்பலின்மூலம் முதன்முதலாக 1958-ல் ஏற்றுமதி செய்யப்பெற்றது. மிகுந்த செலவுடன் பல்லாண்டுச் சோதனைகட்குப் பின்னர்தான் எண்ணெய் இருப்பது கண்டுபிடிக்கப்பெற்று அது ஏற்றுமதிக்குக் கிடைக்கலாயிற்று. பான்னி (The Bonny) ஆற்றின் முகவாயிலிருந்து 40 மைல்கள் உள்நாடு நோக்கியுள்ள போர்ட் ஹார்கோர்டிற்கு (Port Harcourt) எண்ணெயை முதன்முதலில் ஏற்றுமதி செய்த பெருமை உண்டு.

கிழக்கு மண்டலத்தில் 70 மைல் நீளமும் 10 அங்குல விட்டமும் கொண்ட ஓர் எண்ணெய்க் குழாயின்மூலம் எண்ணெய் வெளியேற்றப்படுகிறது. இங்கு ஒரு நாளுக்கு 1,000 டன்கள் பெட்ரோலியம் கிடைக்கக்கூடும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. ஆனால், 1959ஆம் ஆண்டுவரை இவ் வயல் மேற்கூறிய அளவு எண்ணெயைத் தரவேயில்லை.

தெற்கு நைஜீரியாவில் கிறிஸ்துவ, இஸ்லாம் மதச் செல்வாக்கு நன்கு பரவி நிலைத்திருப்பினுங்கூட, அதன் பரப்பு முழுவதிலும் உள்ள மக்களிடையே கண்மூடித்தனமான உருவ வழிபாடு (fetish worship) மிகச் சாதாரணமாகக் காணப்பெறுகிறது. வட மண்டலத்தில் சிற்சில இடங்களில் எம் மதத்தையுஞ் சார்ந்தொழுகாது போலி உருவங்களை வழிபடும் மக்கள் சமுதாயங்கள் வாழ்ந்துவரினும், இப் பகுதியின் நாகரிகம் பெரும்பாலும் முகம்மதியரது நாகரிகமே. ஈங்கு உள்ள மாநிலங்களிற் பல சுல்தான் அரசுகளாகவோ (Sultanates) [எடுத்துக்காட்டாக சொகோட்டோ (Sokoto), போர்னு (Bornu) முதலியவை], எமிரேட்டுகளாகவோ (Emirates) [சான்ருக, கானோ (Kano), கட்ஸினு (Katsina), ஸாரியா (Zaria) போன்றவை] இருக்கின்றன. இத்தகைய அரசாட்சிப் பகுதிகளெல்லாம் பல நூற்றாண்டுகட்கு முன்பு கிழக்கு ஆஃப்ரிக்காவிலிருந்து வந்த ஃபுலானி அதிபர்களால் (Fulani overlords) நிறுவப்பெற்றவை. இவர்கள் நைஜீரியாவின் மேற்குக் கடற்கரையில் வதியும் நீக்ரோக்களினின்று இனத்தில் முற்றிலும் மாறுபட்டவர்கள். நீக்ரோவர்களுடன் இம் மக்கட் கூட்டங்கள் கலப்பு மணம் புரிந்துகொண்டதனால் தமது சிறப்பான இனப்பண்புக் கூறுகளில் ஓரளவு மாற்றமுற்றனரெனினும், இவர்களே இன்னும் ஈங்கு ஆளும் வர்க்கத்தினராகவும், தனிப்பட்ட ஒரு மொழி பேசும் கூட்டமாகவும் இருந்துவருகின்றனர். நைஜீரிய மக்களை இனத்தால் அன்றி மொழியால் அறிதலே எளிதில் இயலும். ஃபுலானியைத் தவிர்த்துள்ள இதர முக்கியமான மொழியினர் ஹாசாக்கள் (Hausas), மற்றும் தெற்கே இபோக்கள் (Ibos), யொருபாக்கள் (Yorubas) எனப்பெறுவோராவர்.

ஃபுலானி மக்கள் நிருமாணித்திருக்கும் கோட்டை நகரங்கள் மிகப் பெயர் பெற்றவை. இத்தகையவற்றுள் வடமண்டலத்தின் முக்கிய வியாபாரத் தலமான கானோ (130,000) ஈண்டுக் குறிப்பிட்டு அறியத்தக்கது. இந் நகரம் சஹாரா பாலையினின்றும் செல்லும் ஒட்டகச் சாரிகள் சென்று சேருமிடமாகவும், நைஜீரியாவின் வேர்க்கடலைத் தொழிலின் தலைமையிடமாகவும் சிறப்புப்

பெற்றுள்ளது. 1955–56-ல் உற்பத்தியான $\frac{3}{4}$ மில்லியன் டன் வேர்க்கடலைப் பயிர் அதுகாறும் அத்துணை அளவிற்கு விளைந்ததே யில்லை. ரெயில்வேக்களால் ஏற்படும் பெருந் தாமதங்களால் வேர்க்கடலை அடிக்கடி மிகுதியாகக் குவிந்துவிடுகிறது. நைஜீரி யாவின் வடமண்டலம் ஆநிரைத் தொழிலுக்கும் முக்கியமான உறையுளாக விளங்குகிறது. இங்குச் சிறப்பாக நடைபெறும் கால் நடைப் பண்ணைத் தொழில் முதலில் நாட்டின் தென்பகுதியில் இருந்தது. அங்கே ஸெட்ஸே ஈக்களின் தொல்லை பொறுக்கமாட் டாது இங்கே இடம் பெயர்ந்தது. நைஜீரியாவின் 4-லிருந்து 8 மில்லியன் கால்நடைகளில் 90 சதவீதத்திற்கும் மேலானவை வடமண்டலத்தில் ஸெட்ஸே ஈக்களின் தொல்லையிலாப் பரப்பு களிற் செறிந்துள்ளன. இறைச்சிக்காகவே வளர்க்கப்பெறும் கால் நடைகள் புகைவண்டிகளின்மூலம் லேகோஸிற்கு அனுப்பப்பெறு கின்றன. அகத்தோல், புறத்தோல் வகைகளின் வியாபாரம் இங்கு மாபெருமளவில் நடைபெறுகிறது. பதனிட்ட தோல்வகை கள் பெரும்பாலும் வெள்ளாடுகளிலிருந்து கிட்டுகின்றன. வெள் ளாடுகளே கால்நடைகளுள் எண்ணிக்கையில் மிக்கவை. இவற் றின் எண்ணிக்கையைத் திட்டவட்டமாகக் குறிப்பிடுவதற்கில்லை. மேலும், நைஜீரியாவின் வடமண்டலம் பருத்தித் தொழிலிலும் முன்னணியில் நிற்கிறது. இம் மண்டலத்தில் அமெரிக்க வகைப் பருத்தியை வளர்க்கவும், அதைப் பயிரிடுதலை ஊக்கவும் பிரிட்டிஷ் பருத்தி வளர்ப்போர் சங்கம் எடுத்துக்கொண்ட முயற்சிகள் மெச்சத்தக்கன. இம் முயற்சிகள் ஓரளவு பயனை ஈந்துள்ளன. வண்டற் படிவுகளிற் கிடக்கும் வெள்ளீயத்தை வெட்டியெடுக்குந் தொழில் வடமண்டலத்தில் வியாபாரத்தில் பெறுகின்ற முக்கியத் துவம்பற்றி ஈண்டுப் பேசாது விடுதல் நன்றன்று. பாச்சிப் பீட பூமியில் ஜோஸ் (Jos) என்னும் இடத்தைச் சுற்றிலும் வண்டற் படிவுகளிலுள்ள வெள்ளீயத்தை வெட்டி எடுப்பதும் ஒரு முக்கிய மான தொழிலாக விளங்கிவருகிறது. கப்பல்களில் அனுப்பத் தகுதி யுள்ள வெள்ளீயத்தைப் பெறுவதற்காக வெள்ளீயத் தாதுக்களைச் சுத்தி செய்கையில், கொலம்பியம் (columbium) என்னும் உலோ கத்தின் தாதுவான கொலம்பைட் (columbite) ஒரு துணைப்பொரு ளாகத் தனியே பிரிக்கப்படுகிறது. அது பின்னை அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகட்கு அனுப்பப்பெறுகிறது. இந் நாடுகளில் கொலம்பைட் வளையக்கூடிய, கறைபடியா எஃகினைத் (stainless steel) தயாரிப் பதற்கும், உலோகத் தண்டுகளைக் காய்ச்சி அடிப்பதற்கும் பெரிதும் பயன்படுகிறது. வெள்ளீயத் தாதுவை உருக்கி உலோ கத்தைப் பிரித்தெடுப்பதற்காக வேண்டி, வெள்ளீயத் தாது பிரிட்டனுக்கு அனுப்பப்பெறுகிறது. இதுகாறும் நுவலப்பெற்ற

தொழில்களனைத்தும் நடைபெற்றுவரும் வட மண்டலத்தின் தலைநகர் கடுனு (Kaduna) என்பது.

கடந்த சில்லாண்டுகளில் நைஜீரியாவின் வர்த்தகத்தில் கணிசமான பெருக்கம் ஏற்பட்டுள்ளது. பெரும்பாலான நாடுகளிலிருப்பதைப்போன்றே, உலகப் போர்களுக்குப் பின்பு நைஜீரியாவின் வர்த்தகம் அளவில் பெருகிற்று. ஆனால், அதைக் காட்டிலும் அந்த வாணிபப் பொருள்களின் பணமதிப்புப் பல மடங்கு பெருகியது. 1956-ல் ஏற்றுமதியானவற்றின் மதிப்பு 132 மி. பவுன்களெனவும், இறக்குமதிச் சரக்குகளின் மதிப்பு 150 மி. பவுன்களெனவும் புள்ளிவிவரங்களில் கண்டிருந்தது. இறக்குமதியில் 10 சதவீதத்திற்கும் மேற்பட்ட பண்டங்கள் உணவுக்குத் தேவைப்படுகின்றன; இவை போக, பொறிக்கருவிகளும் (பெரும்பாலும் போக்குவரத்துச் சாதனங்களே) செய்தொழிற் பொருள்களுமே (பெரும்பாலும் நெசவுத் தொழிற் பொருள்களே) இறக்குமதி வர்த்தகத்தின் பெரும்பகுதியாக இருக்கின்றன. ஐக்கிய அரசு நைஜீரியாவின் 1956ஆம் வருடத்திய இறக்குமதியில் சுமார் 45%ஐ (மதிப்பு 68 மி. பவு.) (ஐக்கிய அரசிலிருந்து கிடைக்கிறது) அளித்துவிட்டு அதன் ஏற்றுமதிச் சரக்குகளில் சுமார் 65 சதவீதத்தை (85 மி. பவு.) அவ்வரசே பெற்றுக்கொள்கிறது. இறக்குமதிப் பொருள்களைப் பெருவாரியாக அனுப்பிவைத்த நாடுகளுள் இரண்டாவது இடம் ஜப்பானுக்கு (20 மி. பவு.) உரியது. நைஜீரியாவின் உற்பத்திப் பொருள்களைப் பெற்றுக்கொள்வனவற்றுள் பிரிட்டனுக்கு அடுத்தாற்போல் முக்கிய இடம் பெறுபவை நெதர்லாந்து நாடுகளும் (13 மி. பவு.) அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளும் (12½ மி. பவு.) ஆகும். நைஜீரியாவின் முக்கியமான ஏற்றுமதிச் சரக்குகள் வருமாறு:

பொருள்		அளவு		மதிப்பு	
வேர்க்கடலை	...	448,000	டன்கள்	27·7	மி. பவு.
கடலெண்ணெய்	...	35,000	,,	4·1	,,
பனங்கொட்டை	...	451,000	,,	20·4	,,
பனையெண்ணெய்	...	185,000	,,	14·8	,,
கோக்கோ	...	117,000	,,	24·0	,,
வெள்ளீயத் தாது	...	13,000	,,	7·3	,,
பருத்தி	...	28,000	,,	7·1	,,
ரப்பர்	...	39,000	,,	6·4	,,
தோல்வகைகள்	...	8,500	,,	3·0	,,
மரமும் கார்க்கும்	...	377,000	கன மீட்டர்	3·9	,,
வாழைவகைகள்	...	68,000	டன்கள்	2·4	,,

உற்பத்திப் பொருள்களின் விற்பனையைக் கண்காணிப்பதற்கென நான்கு ஆயங்கள் (Boards) ஏற்படுத்தப்பெற்றுள்ளன. இவை முறையே கோக்கோ, எண்ணெய்ப் பனையிலிருந்து தயாரிக்கப்பெறும் பொருள்கள், வேர்க்கடலை, பருத்தி ஆகியவற்றின் வர்த்தகத்தை இயக்கிவருகின்றன. இந்த ஆயங்களுக்குத் தமக்குரிய பொருள்களை வாங்கவும் விற்கவும் ஏகபோக உரிமையுண்டு. இவற்றின் சீரிய நோக்கம், உற்பத்தி செய்பவனுக்குக் கொடுபடும் விலைகளை ஒழுங்குபடுத்துதல், அதன் மூலம் நிறைய விளைச்சல் உள்ள ஆண்டுகளில், உலகச் சந்தைகளில் பயிர்ப் பொருள்களுக்குள்ள விலைகளுக்கும், விளைச்சல் மந்தமான ஆண்டுகளில் உள்ள விலைகளுக்கும் இடையே இருக்கும் வேறுபாடுகளை நீக்குதல் என்பனவேயாம். மேற்கூறிய விற்பனை ஆயங்களுக்குப் பெருத்த இலாபம் கிடைத்திருக்கிறது. இவ் ஆயங்கள் அனைத்துஞ் சேர்ந்து சேமித்திருந்த இலாபத் தொகை 1952-ல் 70 மி. பவுன்களுக்கு மேலிருந்தது. 1954ஆம் ஆண்டு அரசியலமைப்புச் சட்டத்தின்கீழ் இவ் ஆயங்கள் பிரதேசமயமாக்கப்பெற்றுள்ளன (regionalised).

பல்கிப்பெருகிவரும் தனது வர்த்தகத்தை நன்கு இயக்குவதற்கு நைஜீரியா, 1,900 மைல் நீள இரயில்வேக்களையும், 37,000 மைல் நீள மோட்டார்ச் சாலைகளையும் பயன்படுத்துகின்றது. சாலைகளின் மேற்கூறிய நீளத்தில் 12,000 மைல் சாலைகள் பளுமிக்க ஊர்திகள் செல்லத்தக்கவை; இதில் சுமார் 4,000 மைல் நீளச் சாலைகள் தாரிடப்பெற்றுள்ளன. இவ்விரண்டு போக்குவரத்து வழிகளைத் தவிர்த்து, நைஜீரியாவின் கடற்கரைச் சதுப்பு நிலங்களின் வழியே பல மைல் நீளங்கொண்டவையும், கப்பலோட்டத்தக்க நிலைகளுடையவையுமான நீர்வழிகளுமிருக்கின்றன. நைஜர் ஆற்றின் மீது சுமார் 550 மைல்கள் தொலைவிற்கு, ஜெப்பா (Jebba) வரையிலும் கப்பலோட்டிச் செல்ல இயலும். ஜெப்பா என்னுமிடத்திற்றுன் நைஜீரியாவின் முதன்மையான இருப்புப்பாதை நைஜர் ஆற்றைக் கடக்கிறது. நைஜர் ஆறு தவிர, பென்வி ஆற்றிலுங்கூடக் கப்பல் போக்குவரத்து உண்டு. நைஜீரியாவில் அது செல்லும் வழி ஏறக்குறைய முழுவதிலுமே கப்பல்கள் செல்லலாம். கடற்கரையிலிருந்து 340 மைல் தொலைவிலுள்ள லொகோஜாவில் பென்வி ஆறு நைஜரோடு கலக்கிறது. கலக்கும் இவ்விடத்திலிருந்து பென்வி ஆற்றின் போக்கை எதிர்த்து 467 மைல் தொலைவிற்கு யோலா (Yola) வரையிலும் கப்பலோட்டிச் செல்ல பென்வி ஆறு வாய்ப்பளிக்கிறது. ஆனல், அடிக்கடி இடம்பெயரும் மணற்குன்றுகள் கப்பற் போக்குவரத்துக்குப் பெருத்த இடையூறுகளாக

இருக்கின்றன. ஒவ்வோராண்டும் நைஜர், பென்வி இந்த இரண்டு ஆறுகளின் நீர்மட்டம் உயர்வதும் குறைவதும் பெரிதும் வேறுபடுவது குறிக்கத்தக்கது. நைஜர் ஆற்றின் கீழ்ப்பகுதியில்(அஃதாவது, ஜெப்பாவிற்குத் தெற்கே) வேறுபாடு 35 அடி இருக்கக்கூடும். வருடத்தின் பின் அரைப் பகுதியிற்றான் எந்த அளவுக் கப்பல்களும் இவ்விரண்டு ஆறுகளிலும் மேல்நோக்கிச் செல்லக்கூடும். ஜூன் திங்கள்வரையிலும் நீரின் ஆழம் 3 அல்லது 4 அடியாகத்தான் இருக்கும். உயர் நீர்மட்டம் நிலவும்போது (நைஜர் ஆற்றின்மீது ஜூலையிலிருந்து அக்டோபர்வரை; பென்வியின்மீது ஆகஸ்டிலிருந்து செப்டெம்பர்வரை) 7 அல்லது 8 அடி நீரில் அமிழ்ந்து செல்லும் கப்பல்கள் ஜெப்பா, யோலா ஆகிய இரண்டு இடங்களையும் அடைய இயலும்.

நைஜீரியாவில் இரு முக்கியமான இருப்புப்பாதைகள் செல்கின்றன. இவற்றில் ஒன்று—இதுவே முதன்மை பெறுவது—நாட்டின் தென்மேற்கேயிருந்து வடகிழக்கு மார்க்கமாக ஓடுகிறது. இப் பாதை லேகோஸிலிருந்து மக்களடர்த்தி உயர்ந்த மாநிலங்களாய அபியோக்யூடா (Abeokuta), ஓயோ (Oyo) ஆகியவற்றினூடே ஓடி, இபடான் நகரைக் கடந்து வடமண்டலத்தினுள் நுழைந்து, ஜெப்பாவில் (303 மைல்கள்) நைஜர் ஆற்றைக் கடந்து, சுங்கேரு (Zungeru), மின்னு (Minna), கடுனு (Kaduna, 566 மைல்கள்), ஸாரியா (Zaria) முதலானவற்றினூடே தொடர்ந்து கானேவை (Kano, 705மைல்கள்) அடைந்து, பின்னர் இறுதியில் நாட்டின் வட எல்லைக்கருகே நுகுரு (Nguru, 847 மைல்கள்) என்னுமிடத்தே முற்றுப்பெறுகிறது. இப் பாதை பொதுவாக 1,000—2,000 அடிக்கு இடைப்பட்ட உயரத்தில் அமைந்திருக்கிறது. ஸாரியா என்னுமிடத்திற்றான் அவ்வுயரம் 2,000 அடியை விஞ்சிவிடுகிறது (2,100 அடி). இதிலிருந்து பிரிந்து செல்லும் பாதைகளின் மொத்த நீளம் 400 மைல்கட்கும் மேற்பட்டது. மற்றொரு முதன்மையான பாதை போர்ட் ஹார்கோர்ட்டிலிருந்து வடக்காக ஓடி, யூடீ நிலக்கரி வயல்களுள்ள எனுகுவினை (151 மைல்கள்) அடைந்து, பின்பு மேலும் தொடர்ந்து பென்வி ஆற்றின்மீதிருக்கும் மாகூர்டி (290 மைல்கள்) நகரத்தை அடைகிறது. இறுதியில் இப் பாதை கடுனுவில் (569 மைல்கள்) லேகோஸிலிருந்து வரும் பாதையோடு இணைந்துவிடுகிறது. மேற்கூறியவற்றைக்கொண்டு, கடுனு நகரம் இருப்புப்பாதைமூலம் லேகோஸிலிருந்தும் போர்ட் ஹார்கோர்ட்டிலிருந்தும் ஏறக்குறையச் சமதொலைவில் அமைந்து கிடப்பது கவனிக்கற்பாற்று.

போர்ட் ஹார்கோர்ட் செல்லும் பாதையில், கடுனுவிற்கு முன்பாக 100 மைல் தொலைவிலுள்ள கஃபான்கன் (Kafanchan)

நகரிலிருந்து 3½ அடி அகலங் கொண்ட ஒரு முக்கியமான கிளைப்பாதை, வெள்ளீயச் சுரங்கங்களின் பெருநகரமான ஜோஸ் நகரோடு சென்று இணைகிறது. கஃபான்கன்னிலிருந்து 63 மைல் தொலைவிலுள்ள ஜோஸ், ஹார்கோர்ட் துறைமுகத்திலிருந்து 531 மைல் தொலைவில் அமைந்திருக்கிறது. இந்த இருப்புப்பாதை அமைக்கப்பெறுவதற்கு முன்பு, பளு குறைந்த புகைவண்டிப் பாதை, வெள்ளீயத் தாதுவை ஜோஸ் நகரிலிருந்து ஸாரியா விற்கும் (133 மைல்கள்), பின்பு, ஆங்கிருந்து லேகோஸிற்கும் (750 மைல்கள்) கடத்தப் பயன்பட்டுவந்தது. பளு குறைந்த இப் பாதை 2½அடி அகலங்கொண்டதாக இருக்கிறது. (இது4,500 அடி உயரம் ஏறவேண்டியுள்ளது); எனவே, ஸாரியாவில் சரக்குகளை ஓர் இருப்புப்பாதையிலிருந்து மற்றோர் இருப்புப் பாதைத் தொடருக்கு இறக்கி ஏற்ற வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டது. இந்தச் சிற்றகல இருப்புப்பாதை உள்ளூரில் உற்பத்தியாகும் பருத்தியின் போக்குவரத்துக்கு இன்றும் பயன் படுத்தப்பெற்றுவரினும், வெள்ளீயத்தின் போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையில், இப் பாதை கைவிடப்பட்டுப் போர்ட் ஹார்கோர்ட் பாதையே இப் போக்குவரத்து முழுவதற்கும் பயன்படுத்தப்பெற்றது. இதற்கு இரு காரணங்கள் உண்டு. ஒன்று போர்ட் ஹார்கோர்ட் பாதையில் நேரே செல்ல இயலு கிறது; சரக்குகளை ஒரு புகைவண்டியிலிருந்து வேறொரு புகை வண்டிக்கு மாற்றி ஏற்ற வேண்டிய அவசியம் கிடையாது. மற்றொன்று, வெள்ளீயத் தாது ஏற்றுமதியாகும் இடத்திற்கு உள்ள தொலைவு அப் பாதையினால் 200 மைல்களுக்கும் மேல் குறைகிறது.

நைஜீரியாவில் அரசியலமைப்பு மாறுதல் அடையும் நிலையி லுள்ளது. 1952ஆம் ஆண்டில் கூட்டரசு தன்மையுள்ள பெருத்த அளவு தன்னுரிமை ஆட்சி இதற்கு அளிக்கப்பெற்றிருந்தது. ஆனால், இதன் பல பிரதேச மக்களுடைய நோக்கங்கள் வெவ் வேறாக இருந்தமையால், இவ்வாட்சி நடைபெற முடியாது போயிற்று. தெற்கே இருந்தவர்கள் நைஜீரியா வெகுவிரைவில் விடுதலை பெற்றாகவேண்டும் என்று வலியுறுத்தினர்; ஆனால், வடபகுதியிலிருந்தோருடைய கருத்தோ இதனின்றும் மாறுபட்ட தாக இருந்தது. நைஜீரியா விரைவில் விடுதலை எய்துவது நன்றன்று; அது மெதுவாகக் கிட்டுதலே சாலச் சிறந்தது என்பதே வடபகுதி மக்கள் எழுப்பிய குரல். பின்னர் பிரிட்டிஷ் அரசாங்கம் நாட்டின் எல்லா அரசியல் கட்சிகளுடைய ஆமோதிப்பையும் பெற்று, 1954-ல் ஓர் அரசியலமைப்புச் சட்டத்தை வகுத்து,

நைஜீரியாவிற்கு முன்னரினும் அதிகமான மாகாணச் சுயாட்சி உரிமையை அளித்தது. நைஜீரியா 1960-ல் முழு விடுதலை அளிக்கப்பெற்ருல், பின்பு எவ்வாறு இயங்கப்போகின்றது என்பது காண உலகு காத்துக்கிடந்தது. இன்று நைஜீரியா முழு விடுதலை பெற்றுவிட்டது. மாற்றத்தை இனியே காணவேண்டும்.

சியெரா லீயோன்: 18ஆம் நூற்ருண்டின் இறுதியில் நடந்த அடிமைத் தளை எதிர்ப்பு இயக்கத்திஞல் எழுந்தவைதாம் சியெரா லீயோன் குடியேற்ற நாடும் (காலனியும்) காப்பரசும் ஆகும். வில்லியம் வில்பெர்ஃபோர்ஸ் (William Wilberforce) என்பாரும் அவரது உடன்பணியாளர்களும், விடுதலை அளிக்கப்பெற்ற அடிமைகளுக்கென்று ஓர் அருமையான துறைமுகத்தைக் கொண்ட ஓர் உயரிய தீவக்குறையின் (peninsula) அடிவாரத்தில் ஒரு குடியிருப்பை அமைத்தனர். இந் நிலப்பரப்பு அவர்களுக்கே உரிமையாகக் கொடுக்கப்பெற்றது. அவர்கள் இக் குடியிருப்பிற்கு ஃப்ரீடவுன் (Freetown) எனப் பெயரிட்டனர். இவையெல்லாம் நிகழ்ந்த ஆண்டு 1788 ஆகும். இன்று, ஃப்ரீடவுன் 100,000 மக்கள் வதியும் ஒரு மாநகரம் (city) ஆகவும், கடற்கரையை ஒட்டி 210 மைல்களுக்கு நீண்டதும், சுமார் 28,000 சதுர மைல்கள் பரப்பு (ஏறக்குறைய ஸ்காட்லாந்தின் பரப்பளவு) உள்ளதுமான ஒரு பிரிட்டிஷ் சார்பு நாட்டின் (British Dependency) தலைநகராகவும் திகழும் சிறப்புப் பொருந்தியிருக்கிறது. இந் நகரம் அமைந்துள்ள தீபகற்பத்தின் போக்குக் கடற்கரையின் பொதுவான போக்கைப் பின்பற்றியுள்ளது. உண்மையில் இது ஒரு சிறிய மலைத்தொடராகும். இதன் நீளம் 25 மைல்கள்; மிக விரிந்த பகுதியில் இதன் அகலம் 10-லிருந்து 12 மைல்கள். இம் மலைத்தொடரில் 2000′-க்கும் 3000′-க்கும் இடைப்பட்ட உயரங் கொண்ட கூம்பு வடிவான உச்சிகள் காணப்பெறுகின்றன. இதுவே மேற்கு ஆஃப்ரிக்கக் கடற்கரையின் குறிப்பிடத்தக்க தன்மை. பொதுவாக இது ஒரு தாழ்நிலப் பகுதி. இது பெற்றுள்ள துறைமுகமும் மேற்குக் கடற்கரைத் துறைமுகங்களுள் தலைசிறந்தது.

பதினைந்தாம் நூற்ருண்டுப் போர்த்துகீசியக் கடலோடிகள் மேற்கண்ட தீபகற்பத்திற்கு சியெரா லீயோன் [சிங்க மலைகள் (Lion Mountains)] என்னும் பெயர் அளித்தமை குறித்து இரு விளக்கங்கள் தரப்படுகின்றன. தீபகற்ப மலையுச்சியின் பகுதி ஒரு சிங்கத்தின் உருவினைப்போலக் காண்பதால் அப் பெயர் ஏற்பட்டிருக்கக்கூடும் என்பர் சிலர்; மற்றுஞ் சிலர் கூறுவது, அம் மலைகளில் ஏற்பட்ட இடியின் எதிரொலிகள் அப் போர்த்துகீசியக் கடலோடிகளுக்குச் சிங்கங்களின் கர்ஜனையை நினைவுபடுத்தியிருக்

கலாம் என்பது. இவ்விரண்டு விளக்கங்களில் எது உண்மையா யிருப்பினும், இஞ்ஞான்று, ஃப்ரீடவுனிலிருந்து விரிவுற்றிருக்கும் பிரிட்டிஷ் காப்பரசையும் காலனியையுங்கூட அப் பெயரே குறிக் கின்றது. சியெரா லீயோன் காலனி சிறுசிறு துண்டுகளாகச் சிதறிக் கிடக்கிறது. இத் துண்டுகள் யாவுஞ் சேர்ந்து டெவன் (Devon) மாநிலத்தின் பரப்பிற்குத்தான் சமமாக இருக்கும். இத் துண்டுப் பகுதிகளுள், தீபகற்பமும் சில தீவுகளும்தாம் ஒரு காலனி யாக நிருவகிக்கப்பெற்றுவருகின்றன. சிதறிக் கிடக்கும் மற்றைப் பரப்புகள் காப்பரசு நிர்வாகத்தோடு இணைந்துள்ளன. இக் காப்பரசு நிர்வாகம் 1946-ல் பெரு முயற்சி யொன்றை மேற்கொண்டு, தலைமை ஆணையாளர் (Chief Commissioner) ஒருவரை நியமித்து, போ (Bo) என்னும் ஓர் உள்நாட்டு நகரைத் தலைமையிடமாகக்கொண்ட காப்பரசு சட்டசபை ஒன்றனையும் நிறுவிற்று. பின்னர் 1951-ல் மேலுமொரு முன்னேற்றம் நிகழ்ந்தது. அவ்வாண்டு ஏற்பட்ட அரசியலமைப்புச் சட்டத் தின்படி, சியெரா லீயோன் முழுவதற்குமாக ஒரு சட்டமன்றம் (Legislative Council) அமைக்கப்பெற்றது. இதில் பெரும் பான்மையோர் தேர்ந்தெடுக்கப்பெறாத உறுப்பினர்கள். சியெரா லீயோன் காலனி, காப்பரசு இரண்டிற்குமான சட்டங்களை இயற்றும் அதிகாரம் இச் சட்ட மன்றத்துக்கு உண்டு. 1956-ல் இச் சட்டமன்றத்திற்கு மாற்றாக, ஒரு பிரதிநிதிகள் சபையும், ஒரு செயலாட்சி மன்றமும் எழுந்தன. பின்னர் 1958-ல் ஆஃப்ரிக்கப் பிரதம அமைச்சரால் தேர்ந்தெடுக்கப்பெற்ற ஓர் ஆஃப்ரிக்க அமைச்சரவை உருவாகியது. வெளிநாட்டு விவகாரங் கள், பாதுகாப்புத் துறை, உள்நாட்டுப் பாதுகாப்பு ஆகிய வற்றைக் கட்டுப்படுத்தும் அதிகாரங்கள் கவர்னருக்கென்றே தனியாக ஒதுக்கிவைக்கப்பெற்றுள்ளன. இத்தகைய மாறுதல் கள் எல்லாவற்றின் குறிக்கோளும் இறுதியில் சுயாட்சி ஏற்படு மாறு செய்தலே.

தீபகற்பம் ஒருபுறமிருக்க, சியெரா லீயோனின் கடற்கரை யோரமாக மாங்குரோவ் சதுப்பு நிலங்களும், இவற்றையடுத்து ஏற்றத்தாழ்வுகள் மிகக் குறைந்து ஆங்காங்கே சில தாழ்ந்த குன்றுத்தொடர்களடங்கிய மரங்களுள்ள நிலப்பரப்பும் அமைந் திருக்கின்றன. வடக்கிலும் கிழக்கிலும் நிலம் சுமார் 1,500 அடி உயரமுடைய பீடபூமியாக எழுகின்றது. சியெரா லீயோனின் எல்லைக்கருகே இப் பீடபூமி 6,000 அடிக்கும் மேற்பட்ட உயர முடைய சிகரங்களைக்கொண்டு விளங்குகிறது. இதன் பெரும் பாகத்தில் இதனையொட்டியிருக்கும் நாடு ஃபிரெஞ்சு கினி

(French Guinea) ஆகும். ஆனல், தென்கிழக்கே கடற்கரையி லிருந்து சுமார் 150 மைல்களுக்கு லைபீரியா (Liberia) என்னும் நீக்ரோ இனக் குடியரசு இதன் அண்டை நாடாக உள்ளது.

பொதுவாக சியெரா லீயோன் அயனமண்டல அழல்வெப்பத் தையும், ஆண்டில் ஆறு மாதங்களுக்குத் தாரைதாரையாக இடை யருது கொட்டும் மழையையும் கொண்டதொரு நாடு. இதன் 2 மில்லியன் மக்களும் அரிசி உணவையே உட்கொள்ளுகின்றனர். இந் நாட்டில் $\frac{3}{4}$ மில்லியன் ஏக்கர்ப் பரப்பில் ஆண்டுதோறும் $\frac{1}{4}$ மில்லியன் டன் நெல் உற்பத்தியாகிறது. மற்றும், உள்நாட்டு நுகர்வுக்சென்று கஸாவா (Cassava), சர்க்கரைவள்ளிக் கிழங்கு, வேர்க்கடலை முதலானவையும் பெருவாரியாகப் பயிரிடப்பெற்று வருகின்றன. இதற்கேற்ற அளவு கால்நடைகள் இல்லை. இவை பற்றிய தோராயப் புள்ளிவிவரங்கள் : மாடுகள் 150,000, ஆடுகள் 20,000, வெள்ளாடுகள் 25,000, பன்றிகள் 5,000. இந் நாட்டில் பாயும் ஆறுகள் பலவற்றல் அது நீர்வளம் படைத்த தாகத் திகழ்கிறது. இவ்வாறுகளுட் பல, கடற்கரையினின்றும் 20 அல்லது 30 மைல்களுக்கு 7 அடி அமிழும் ஆழங்கொண்ட கலங்கள் செல்லத்தக்கவை; கடல் கடந்து செல்லும் வணிகக் கப்பல்கள் ஷெர்ப்ரோ ஆற்றின் (Sherbro River)மீது 45 மைல்கள் தூரம் மேல்நோக்கிச் செல்ல இயலும். 7,400 மைல்களுக்கும் அதிகமான நெடுஞ்சாலைகள் ஆண்டு முழுவதும் மோட்டார்ப் போக்குவரத்துக்குப் பயன்படக்கூடியன. மேலும், மழையில்லாப் பருவங்களில் மட்டுமே போக்குவரத்து நடைபெறுவதற்கு ஏற்ற சாலைகளின் நீளம் 650 மைல்கள். அரசாங்கமே அமைத்து, அரசாங்கமே இயக்கியும் வரும் குறுகிய அகல ($2\frac{1}{2}$ அடி) இருப்புப் பாதைத் தொடரின் நீளம் 300 மைல்களுக்கும் மேற்பட்டது. மாரம்பா (Marampa) சுரங்கங்களினின்றும் இரும்புத் தாதுவை ஏற்றுமதி செய்ய 57 மைல்கள் நீளமும் $3\frac{1}{2}$ அடி அகலமும் கொண்ட தனியார்துறை ரெயில்வே ஒன்று பயன்படுகிறது.

சியெரா காப்பரசின் பகுதிகளில் வைரம் மாபேரளவில் கொழிப்பதால், வைரம் வெட்டியெடுக்கும் உரிமை முழுமை யையும் தானே பெற்ற ஒரு கம்பெனி இக் காப்பரசின் ஒரு சிறிய பரப்பிலிருந்துதான் வைரத்தை வெட்டியெடுத்தது. இங்கு வைரக் கனிகள் தரைப்பரப்பின்மீதே கிடைக்கின்றன. இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பின்னர் சியெரா லீயோனியர்களாலும், அண்டை நாடுகளிலிருந்து இங்கு வந்து மொய்த்த ஆஃப்ரிக்கர் களாலும் வைரம் பெரிதளவு கள்ளத்தனமாகக் கடத்தப்பட்டது. வைரம் வெட்டியெடுக்கும் உரிமை பெற்றிருந்த கம்பெனி தகுந்த

நஷ்ட ஈடு பெற்றுக்கொண்டு தனது உரிமையை ஒரு வரையறைக் குட்படுத்திக்கொள்ள இணங்கிற்று. அவ்வாறு இணங்கவே, வைரக்கனிகளின் பெரும் பரப்புகளில் வைரம் கண்டெடுக்கும் அதிகாரம், சில திட்டங்களுக்கு உட்படுத்தி, எவருக்கும் வழங்கப் பெற்றது. ஆனல், இத் திட்டங்களை வலியுறுத்துதல் கடினமாக இருந்தது. ஆகவே, கள்ளக் கடத்தல் மறையாது நிலைத்தது. 1958-ல் கள்ளத்தனமாகக் கடத்தப்பெற்ற வைரத்தின் அளவு நாட்டின் வைர உற்பத்தியில் 20 சதவீதமாகும் என அதிகார முறையில் மதிப்பீடப்பெற்றது. கள்ளக் கடத்தலின் விளைவாக நேரும் தொல்லை மறையாது 1959ஆம் ஆண்டிலும் தொடரவே, பலர் கைது செய்யப்பட்டனர். செயற்கை வைரமும் மணிகளும் இங்கு ஆயத்தமாகின்றன.

1956-ல் இறக்குமதிப் பொருள்களின் மதிப்பு 23மி.பவுன்கள்; ஆனல், ஏற்றுமதியின் மதிப்போவெனில் 13 மி. பவுன்களே. இவ் வருவாயில் வைரக்கற்கள் $3\frac{1}{2}$ மி. பவுன், இரும்புத்தாது 4 மி. பவுன், பனங்கொட்டைகள் $2\frac{1}{2}$ மி. பவுன், காப்பி 660,000 மி. பவுன், கோக்கோ 581,000 பவுன். மொத்த ஏற்றுமதியில் மூன்றிலிரு பங்கு (£ $8\frac{3}{4}$ மி.) ஐக்கிய அரசுக்குச் சென்றது. மற்றப் பெரிய வாடிக்கை நாடுகள் ஜெர்மனியும் (£ 1·6 மி.) நெதர் லாந்து நாடுகளும் (£ 1 மி.) ஆகும். இறக்குமதிச் சரக்குகளில் 15-லிருந்து 20 சதவீதம்வரை உணவுப் பொருள்கள்; எஞ்சியுள்ள பகுதி பெரும்பாலும் நெசவுப் பொருள்களும் கருவிகளும் ஆகும். பாதிக்கும் மேற்பட்ட (£ $12\frac{1}{2}$ மி.) இறக்குமதிப் பொருள்கள் ஐக்கிய அரசினிடமிருந்து வந்தன. இத்தாலியும் (£ 2 மி.) ஜப்பானும்கூட (£ 1·2 மி.) சியெரா லீயோனில் தமது பொருள்களை இறக்குமதி செய்தன.

காம்பியா (The Gambia): ஆஃப்ரிக்காவின் தலைநிலப் பகுதியிலே இருக்கும் பிரிட்டிஷ் சார்பு நாடுகள் அனைத்துள்ளும் மிகச் சிறியது காம்பியா. இது காம்பியா காலனி, காம்பியா காப்பரசு என்னும் இரு பகுதிகளும் சேர்ந்தது. சுமார் 4,000 சதுர மைல்கள் பரப்புடைய காம்பியா, வேல்ஸின் பரப்பில் ஏறக்குறைய அரைப்பங்கு அளவினது. தனது அமைப்பில் இந் நாடு ஒரு சிறப்புப் பண்பு பெற்றதாய்த் திகழ்கிறது. இதை மரச்சட்டமொன்றின் மீது பொருத்தப்பெற்றுள்ள வெப்பமானிக்கு (mounted thermometer) ஒப்பிடலாம். கடற்கரைக்கு நேர்கோணத்தில் உள்நாட்டில் ஓடும் காம்பியா ஆற்றெழுக்கின் ஒரு பகுதியான 300 மைல் நீளந்தான் அவ் வெப்பமானியின் குழல். அவ்வாற்றின் இரு மருங்கிலும் சுமார் 10 மைல் அகலத்திற்கு விரிந்துள்ள நிலப்பரப்பு

தான் அவ் வெப்பமானி பொருத்தப்பெற்றுள்ள மரச்சட்டம். நீர்வழியாக விளங்கும் இந்த ஆறு இந் நாட்டின் முக்கியப் போக்கு வரத்துக்கு ஆதாரமாக இருந்து பயனளிக்கிறது. சில நூறு டன் எடைகொண்ட குறைந்த அமிழ்வளவுடைய ஆற்று நீராவிக் கலங்கள் (river steamers) காம்பியா ஆற்றின், பிரிட்டனைச் சார்ந்த பகுதி முழுவதிலுமே (இவ்வாற்றின் மொத்த நீளம் 700 மைல்கள்) செல்லுகின்றன. கடல் கடக்கும் கலங்கள் இதன்மீது சுமார் 150 மைல் வரை செல்லக்கூடும். காம்பியாவில் இருப்புப்பாதையே கிடையாது. மேலும் இதன்கண் உள்ள சாலைகள் வானிலை வரட்சியாக இருந்தால்தான் பயன்படக்கூடியவை. மாரிக் காலங்களின் போது காம்பியா ஆற்று மேல்பரப்பின் மட்டம் 30 அடி கூட உயர்ந்துவிடுகிறது. அப்போதெல்லாம் இந்த ஆறு பெருக்கெடுத்தோட, அதன் கரைகள் உடைபட்டுப்போய்க் கரையடுத்த பகுதிகள் வெள்ளக்கடலில் ஆழ்கின்றன.

காம்பியா ஆறு இந் நாட்டின் இயற்கையமைப்பில் ஒரு மிகச் சிறப்பான உறுப்பாக விளங்குவதைப்போல, இதன் வர்த்தகத்தில் தனிப்பெருஞ் சிறப்புப் பொருந்தியதாகத் திகழ்வது வேர்க்கடலையாகும். இதுவே காம்பியாவின் ஏற்றுமதிச் சரக்குகளில் மாபெரும் பகுதிக்குக் காரணமாக இருக்கிறது. இதன் உற்பத்தியின் அளவு ஆண்டிற்காண்டு பெரிதும் வேறுபடுகிறது. ஆயினும், சராசரியாக 60,000 டன் எடை கொண்ட நிலக்கடலைப் பருப்பு உற்பத்தியாகின்றது. 1956ஆம் ஆண்டில் இதன் ஏற்றுமதியின் மதிப்பு £ 2·25 மில்லியன்களாக (அவ்வாண்டு ஏற்றுமதியான பொருள்கள் எல்லாவற்றின் மதிப்பும் சேர்ந்தே £ 2·55 மில்லியன்தான்) இருந்தது. நாட்டில் இறக்குமதியான சரக்குகளின் மதிப்பு £ 3·73 மில்லியன்களாக இருந்தது. 1956ஆம் ஆண்டில் இல்மெனைட் (ilmenite) கனிகளை அகழ்ந்து பிரித்தெடுக்கும் தொழில் புதிதாகத் துவக்கப்பெற்றது.

காம்பியா காலனியும் சியெரா லீயோன் காலனியைப் போன்றே சிறு சிறு நிலப்பரப்புகளின்—சிறப்பாக ஆற்றின் முகவாயில் உள்ளவற்றின்—தொகுதியாகக் காணப்பெறுகின்றது. இக் காலனியின் தலைநகரான பேத்தெர்ஸ்டு (Bathurst, 20,000 மக்கள்) ஸெய்ன்ட் மேரீஸ் தீவின் (St. Mary's Island) மீது அமைந்துகிடக்கின்றது. இச் சார்பு நாடு முழுவதற்குமாக ஒரு சட்டசபையும் ஒரு செயற்குழுவும் உள்ளன. இவை இரண்டிலும் அதிகாரச் சார்பற்றவர்கள் பெரும்பான்மையராக இருப்பர். இதன் மொத்த மக்கள்தொகை 275,000-க்குச் சற்று அதிகம். இங்கு ஆண்டுதோறும் நிகழ்ந்துவரும் 'புதிய உழவர்'களது (strange

farmers) புடைபெயர்ச்சி (migration)—அஃதாவது, குடிபோதலும் (outward migration) குடிவருதலும் (inward migration)—காம்பியாவின் உழவுத் தொழிற் பொருளாதாரத்தில் ஒரு குறிப்பிடத்தக்க காரணக் கூறுகும். சுமார் 15—16,000 பேர் அண்டையிலுள்ள ஃபிரெஞ்சுப் பரப்புகளிலிருந்து தவறுது ஆண்டுதோறும் இங்குப் பெயர்ந்துவந்து ஏற்கெனவே அங்கு உள்ள நிரந்தரமான குடியானவர்களோடு ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டு வேர்க்கடலையை ஒரு முறை பயிரிட்டுப் பின்னர்த் தமது நாடு திரும்புகின்றனர்.

இரண்டாம் உலகப் போரின்போது பேத்தெர்ஸ்ட் நகரம் ஒரு முக்கியமான கடல் விமானத் தளமாக (seaplane base) இருந்தது. இந் நகரத்திலிருந்து 17 மைல் தொலைவில் யுண்டம் (Yundum) என்னுமிடத்தே அதற்கு ஒரு விமான நிலையம் இருக்கிறது. இவ் விமான நிலையத்தின் மூலம் பேத்தெர்ஸ்டு நகரம் டாகார் (Dakar), அக்ரா (Accra) நகரங்களுடனும், அப்படியே லண்டன் நகரத்துடனும் விமானப் போக்குவரத்துத் தொடர்பு கொண்டுள்ளது.

ஃபிரெஞ்சு மேற்கு ஆஃப்ரிக்கா

ஃபிரெஞ்சு மேற்கு ஆஃப்ரிக்கா என்பது ஒரு புவியியற் பிரதேசத்தைச் சுட்டும் பெயர் மட்டுமன்று; ஆஃப்ரிக்கா முழுவதிலுமே மிகப் பெரியதான ஆட்சிப் பரப்பின் அலுவல் முறைப் பெயருமாகும். இதன் பரப்பு 1·7 மில்லியன் சதுர மைல்கள். இப் பரப்பு மற்றெந்த ஆஃப்ரிக்க நிலப்பரப்பையும்போல ஏறக்குறைய இருமடங்கு அளவினது. இது பிரிட்டிஷ் மேற்கு ஆஃப்ரிக்கச் சார்பு நாடுகளுக்குப் பின்புறத்தே தொடர்ந்து நீண்டு, பின்பு அவற்றிற்கிடையே புகுந்து கடற்கரையை அணுகுகிறது. இதன் ஆட்சிப் பொறுப்பு ஓர் உயர் ஆணையரிடமுள்ளது. இதன் பொது வரவு செலவுக் கணக்கை (general budget) அவரே அமைப்பார். நாட்டின் நிர்வாகத்தை நேர்பட இயக்க இவ்வாணையர்க்கு உறுதுணையாக ஃபிரெஞ்சு மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவினுள் அடங்கியுள்ள மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றின் பிரதிநிதிகளாலாகிய பெருஞ்சபை (Grand Council) ஒன்றுள்ளது.

இந்த ஃபிரெஞ்சு யூனியனின் அரசியலமைப்பு எத்தன்மைத்தாய் இருக்கவேண்டும் என்பதை அறியவேண்டி 1958ஆம் ஆண்டு செப்டெம்பர்த் திங்களில் ஒரு வாக்கெடுப்பு (referendum) நடைபெற்றது. ஃபிரெஞ்சு கினியைத் தவிர, மற்ற மாநிலங்கள் யாவும்

யூனியன் அரசாங்கத்தினுள் இயங்குவதை ஆதரித்தே வாக்களித்தன. ஃபிரெஞ்சு கினி விடுதலைக் குரலை எழுப்பவே அதற்கு விடுதலையும் உடனடியாக வழங்கப்பெற்றது. ஏனை யூனியன் பரப்புகளை இருபெருங் குழுக்களாகப் பகுக்கலாம். கடற்கரை ஓரமாகவுள்ள செனிகால் (Senegal), ஐவரிகோஸ்ட் (The Ivory Coast), டாஹோமே (Dahomey) ஆகியவை மூன்றும் காலனிகள். இவை பிரிட்டிஷ் மேற்கு ஆஃப்ரிக்கக் காலனிகளைப் பெரிதும் ஒத்துள்ளன. இவற்றின் உள்நாட்டுப் புறத்தே கடற்கரைப் பாலைவனத் துண்டொன்று (strip) அடங்கிய மாரிடானியா (Mauritania), ஃபிரெஞ்சு சூடான் (The French Sudan) மேல் வோல்ட்டா (Upper Volta), நைஜர் காலனி (The Niger Colony) என்னும் நான்கு உள்நாட்டு நிலப்பரப்புகள் அமைந்திருக்கின்றன. ஆக, மேலே குறிக்கப்பெற்றவைதாம் அவ்விரண்டு குழுக்களென்பது அறிக. உள்நாட்டுப் பரப்புகள் அந் நான்கும் அடங்கிய இரண்டாம் குழு, முதற் குழுவினும் ஏறக்குறைய ஆறு மடங்கு பெரியது. ஆனல், இக் குழு சஹாரா பாலையோடு சேர்ந்துவிடுகிறது; மற்றும், மேல் வோல்ட்டாவைத் தவிர்த்து ஏனை மூன்றிலும் மக்களடர்த்தி முதல் குழுவினிற் காணப்பெறுவதைக் காட்டிலும் மிக மிகக் குறைவு. கீழ்க்காணும் அட்டவணை இம் மாநிலங்களின் பரப்பளவுகள்பற்றிய 1955ஆம் ஆண்டுப் புள்ளிவிவரங்களையும், 1957ஆம் வருடத்திய மக்கள்தொகைகளையும் குறித்துக் காட்டுகிறது.

நிலப்பரப்பு	பரப்பு (1955) சதுர மைல்களில்		மக்கள் தொகை (1957)	
செனிகால்	76,000		2,269,000	
ஐவரிகோஸ்ட்	124,500		2,485,000	
டாஹோமே	44,500		1,713,000	
		245,000		6,467,000
மாரிடானியா	419,000		624,000	
ஃபிரெஞ்சு சூடான்	465,000		3,708,000	
மேல் வோல்ட்டா	106,000		3,326,000	
நைஜர் காலனி	459,000		2,415,000	
		1,449,000		10,073,000
மொத்தம்		1,694,000		16,540,000

இப் புள்ளிவிவரங்களின் வாயிலாக நாம் அறியக்கிடப்பது, ஃபிரெஞ்சு மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவின் பரப்பு, மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவின்கண்ணுள்ள பிரிட்டிஷ் பொதுநல உறவு நாடுகள் அனைத்தின் பரப்பைப் (ஏறக்குறைய ½ மில்லியன் சதுரமைல்கள்) போல் மூன்று அல்லது நான்கு மடங்கு என்பதும், ஆனால், அதன் மொத்த மக்கள்தொகை பிரிட்டிஷ் காமன்வெல்த்தினுள் அடங்கிய ஆஃப்ரிக்க நாடுகளின் மொத்தத் தொகையில் அரைப் பங்கிற்கும் குறைவு என்பதுமே. உண்மையில் ஃபிரெஞ்சு மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவின் மக்கள்தொகை, நைஜீரியா ஒன்றின் மக்கள் தொகையைக் காட்டிலும் அரைப்பங்கிற்கும் குறைவு. இதன் புவியியல் தனிப்பண்புகள் (characteristics) மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவின் மிக முனைப்பான தனிப்பண்புகளையே ஒத்துள்ளன. இதில் அடங்கியுள்ள இயற்கைப் பிரிவுகளுள் முதன்முதலாகக் குறிக்கப்பெறும் தகுதிவாய்ந்தது அதன் தாழ்ந்த கடற்கரைப் பகுதியே. இந் நெய்தல் நிலப்பரப்பு சில இடங்களில் அயனமண்டலக் காடுகள் நிரம்பியும், மற்றுஞ் சில இடங்களில் எண்ணெய்ப் பனை, தென்னை மரங்கள் கொழித்தும், செழுங்கழனிகள் கொண்டும் இருத்தலால், முல்லையும், நெய்தலும், மருதமும், கொஞ்சிக் குலாவும் இடமாக விளங்குகிறது. கடற்கரையைவிட்டு நீங்கியதும், நிலத்தின் உயரம் மிகுந்து திறந்த வனங்கள், சவானு புல்வெளிகள் உள்ளதாய்க் காண்கிறது. இவற்றையும் அடுத்துள்ளது பாலை நிலப் பரப்பு. இப் பாலைப் பரப்பு இறுதியில் சஹாராவுடன் சேர்ந்துவிடுகிறது. ஃபிரெஞ்சு மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவில் பாய்ந்து வளம் பெருக்கும் ஆறுகளது முக்கியத்துவம் அதில் அடங்கியுள்ள மூன்று நிலப்பரப்புகள் அந்த ஆறுகளின் பெயர்களையே—செனிகால், நைஜர், மேல் வோல்ட்டா—தாமும் கொண்டுள்ளதன் மூலம் ஓரளவுக்கு அறியலாம். 1,000 மைல்களுக்கும் அதிகத் தொலைவிற்கு ஓடும் செனிகால் ஆற்றின் போக்கு முழுவதும் ஃபிரெஞ்சு மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவில் உள்ளது. தனது கீழ் ஒழுக்கில் இவ்வாறு அதைக்கொண்டே பெயரிடப்பெற்ற காலனியின் வட எல்லையாக அமைகிறது; மேல் ஒழுக்கில் ஃபிரெஞ்சு சூடானின் ஒரு கோடியைக் கடக்கிறது. இந்த ஆற்றின் முதன்மைத் தலைவாய் கினியில் ஃப்யூடா ஜாலன் (Futa Jallon) உயர்நிலங்களிடையே உள்ளது. 5,000அடி உயரத்திற்கு ஓங்கியுள்ள இவ்வுயர் நிலங்கள், ஃபிரெஞ்சு மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவின் சிறப்பான இயற்கை அமைப்பு உறுப்பாக இருப்பதோடன்றி, முக்கியமான நீர்பிரி நிலமாகவும் இருக்கின்றன. கினியினூடேயும், பிரிட்டிஷ் காம்பியாவின் முதன்மையான போக்குவரத்து வழியாக அமைவதற்கு முன்பு செனிகால் காலனி வழியேயும் ஓடுகின்ற காம்பியா ஆறும்

(700 மைல்கள்) இவ்வுயர் நிலங்களிற்ருன் உற்பத்தியாகிறது. மேலும், இவற்றில்தான் கினியிலிருந்து ஃபிரெஞ்சு சூடான் வழியாகவும், பின்பு பிரிட்டிஷ் நைஜீரியாவினுள் நுழைவதற்கு முன்னர் ஃபிரெஞ்சு நைஜர் பரப்பின் குறுக்கேயும் ஓடும் நைஜர் ஆறுங்கூட (2,600 மைல்கள்) உற்பத்தியாகிறது. கறுப்பு வோல்ட்டா (400 மைல்கள்), வெள்ளை வோல்ட்டா (330 மைல்கள்) ஆறுகள் மேல்வோல்ட்டா மாநிலத்தில் உற்பத்தியாகி, தமது துணையாறுகளோடு கலந்து, மேல் வோல்ட்டாவில் நீர்வளம் பரப்பிக் கானுவினுள் ஓடி இரண்டறக் கலந்து, பின்பு மேலும் 310 மைல்கள் பாய்ந்து கடலோடு கலக்கின்றன. இவையே மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவின் பேராறுகளாக விளங்குகின்றன. மற்றும் பல சிற்ருறுகளும் ஈங்கு உண்டு; இவை நேரே பாய்ந்து கடலை அடைபவை. உள்நாட்டுப் பீடபூமிகளில் உற்பத்தியாகும் இச் சிற்ருறுகளின் போக்கில் பெரிய பெரிய அருவிகள் இருப்பதால், சிற்சில பகுதிகளில் தவிர்த்து இவற்றின் போக்கு முழுவதிலும் கப்பல்களை ஓட்டிச் செல்லல் இயலாது. எனினும், இவற்றினுல் மற்ருெரு வகையில் நிறையப் பயன் ஏற்படுகிறது. அஃதாவது, இச் சிற்ருறுகள் மண்ணின் வளமை குன்ருதிருப்பதற்கு முக்கியக் காரணமாகவுள்ளன.

இங்குக் கால்நடைகள் மிகுதி. கினியில் இருப்பனவற்ருேடு கூட மொத்தமாக ஈங்கு இருக்கும் மாடுகள் 10 மில்லியன்கள், செம்மறி ஆடுகள் 12 மில்லியன்கள், வெள்ளாடுகள் 8 மில்லியன்களாகும்.

இதன் இன்றைய வர்த்தகத்தின் மதிப்பு ஃப்ராங்குகளில் (francs), இரண்டாம்உலகப்போருக்கு முன்பிருந்ததைக்காட்டிலும் பன்மடங்கு அதிகம். ஆனுல், இவ்விரு மதிப்புகளையும் ஒப்பிடல் சிறிது சிக்கலானது. ஏனெனில், இப்போது ஃப்ராங்கு நாணயத்தின் மதிப்பே குறைந்திருக்கிறது. மேலும், இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பின்னர், இரண்டு சாதாரண ஃபிரெஞ்சு ஃப்ராங்குகளுக்குச் சமமான ஓர் 'ஆஃப்ரிக்க ஃப்ராங்கு' (African franc) இப்போது வட ஆஃப்ரிக்காவைத் தவிர்த்துள்ள ஃபிரெஞ்சு ஆஃப்ரிக்கா முழுவதிலும் செலாவணி அலகாக [இதைச் சுருக்கமாக C.F.A. (Colonies Francaises d' Afrique) எனக் குறிப்பர்] இருந்து வருகிறது. ஆனுல், வட ஆஃப்ரிக்காவில் வழங்கிவரும் நாணயம் இன்னும் ஃபிரான்ஸ் நாட்டு ஃப்ராங்க் நாணயமே. ஃபிரெஞ்சு ஸொமாலிலாந்திலோவெனில் அது ஜிபுட்டி ஃப்ராங்காக (Djibuti franc) இருக்கிறது.

ஒரு ஜிபுடி ஃப்ராங்க் என்பது 1·63 ஃபிரெஞ்சு ஃப்ராங்குகளுக்குச் சமம்.

1956-ல் ஃபிரெஞ்சு மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவில் (அப்போது கினியும் இதில் அடங்கியிருந்தது) சிறப்பாக இறக்குமதியானவற்றின் மதிப்பு 67,199 மில்லியன் ஃப்ராங்குகள் C.F.A., ஆகவும், முக்கியமான ஏற்றுமதிச் சரக்குகளின் மதிப்பு 53,277 மில்லியன் ஃப்ராங்குகள் C.F.A., ஆகவும் இருந்தன. அப்போது ஒரு ஃப்ராங்க் C.F.A. யின் மதிப்பு (ஐக்கிய நாட்டு நிறுவன அனைத்துலகப் புள்ளி விவர ஆண்டு ஏடு) 0·57 சென்டுகளாகவும் (cents), சுமார் 500 ஃப்ராங்க் C.F.A., ஒரு பவுனுக்குச் (1 £) சமமாகவும் இருந்தது. இப் புள்ளிவிவரங்களின்படி 1956 ஆம் ஆண்டு இறக்குமதியின் மதிப்பு ஏறக்குறைய £135 மில்லியன்; ஏற்றுமதியின் மதிப்பு £107 மில்லியன். இறக்குமதியானவை பெரும்பாலும் செய்தொழில் பொருள்களே—பெரும்பாலும் நெசவுத் தொழிற் பொருள்கள், போக்குவரத்து வாகனங்கள், பொறிக்கருவிகள் முதலியவையே. இங்கு நைஜீரியாவைவிடப் பெரிய அளவில் வேர்க்கடலை பயிரிடப் பெறுகிறது. 1956-ல் இப் பயிர் நாட்டின் ஏற்றுமதிச் சரக்குகளில் 27 சதவீதத்திற்கும் அதிகமாக இருந்தது. அவ்வாறு ஏற்றுமதியான வேர்க்கடலை பெரும்பாலும் தோலுடன்கூடிய கடலையாகவோ (£ $14\frac{1}{2}$ மி.), கடலை எண்ணெயாகவோ (£ 15 மி.) அனுப்பப்பெற்றது. காப்பிக் கொட்டையும் (இதன் ஏற்றுமதியின் மதிப்பு £ 27 மி.). கோக்கோவும் (இதன் ஏற்றுமதியின் மதிப்பு £ 22 மி.—அதாவது மொத்தத்தில் 20 சதவீதத்திற்கு மேல்) நாட்டின் ஏற்றுமதி வர்த்தகத்தில் முறையே நெருங்கிய இரண்டாவது, மூன்றுவது இடங்களைப் பெற்றன. இம் மூன்று பொருள்களே ஃபிரெஞ்சு மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவின் சிறப்பான ஏற்றுமதிப் பொருள்களாகும். இவற்றின் மதிப்பு மொத்தத்தில் ஏறக்குறைய 75 சதவீதத்திற்குச் சமம். பனங்கொட்டைகள், பனை எண்ணெய் இரண்டுஞ் சேர்ந்து மற்றும் 5%-க்கு சமமான (£ $5\frac{1}{4}$மி.) ஏற்றுமதிப் (1956-ல்) பொருள்களாயின. இந் நாட்டின் ஏற்றுமதி இறக்குமதி வர்த்தகத்தில் சுமார் மூன்றிலிருபங்கு ஃபிரான்ஸ் நாட்டுடன் நடைபெறுகிறது. ஃபிரான்ஸிற்கு அடுத்தாற்போல் இறக்குமதி வர்த்தகத்தில் பிரிட்டிஷ் மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவுடன் தொடர்பு வைத்துள்ள நாடுகள் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள், மொராக்கோ, ஜெர்மனி ஆகியவை; ஏற்றுமதி வர்த்தகத்தில் தொடர்பு கொண்டுள்ளவை அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள், நெதர்லாந்து நாடுகள், அல்ஜீரியா முதலியவை.

செனிகால்: இங்கிலாந்தின் பரப்பில் அரைப்பங்கு கொண்ட செனிகால் ஃபிரெஞ்சு மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவில் ஒரு முக்கியமான நாடாகும். இதன் உள்நாட்டுப் பகுதியின் பெரும் பரப்பு முட்

புதர்கள் நிறைந்து, குறைந்த நீர்ச்செல்வம் அமைந்த ஒரு மணற் பீடபூமியாகக் காணப்பெறுகின்றது. இவண் வாழும் மக்களது எண்ணிக்கை மிகக் குறைவு. ஆனால், இதன் வடபால் செனிகால் ஆற்றின் மருங்கில் பயிர்விளைநிலங்கள் உண்டு. இந் நிலங்கள் தெற்கிலுள்ள குறுகிய பிரிட்டிஷ் காம்பியா நிலப்பரப்பிற்கும் அப்பால் வளமை பெருகியதான கஸமான்ஸ் (Casamance) மண்டலங்காறும் விரிந்துள்ளது. நாட்டின் கடற்கரைப் பகுதியுங்கூட வளங் கொண்டதாக, எனவே, சுமாராக உயர்ந்த மக்கள்தொகை கொண்டதாக இருக்கிறது. வர்த்தகச் சரக்குகளுள் வேர்க்கடலை தலைசிறந்தது. வேர்க்கடலையை நிறைய அளிக்கும் உலக நாடுகளுள் ஒன்று என ஃபிரெஞ்சு மேற்கு ஆஃப்ரிக்கா புகழ் பெற்றுள்ளமைக்கு மூலகாரணம் செனிகால் நாடே எனல் முற்றிலும் பொருந்தும். கவர்னர்—ஜெனரலது பீடம் அமைந்துள்ள டாகார் (Dakar) நகரம் (230,000 மக்கள்) வசதிகள் பெருகிய ஒரு துறைமுகம்; 1956ஆம் ஆண்டில் இப் பட்டினத்திற்கு 4,245 கப்பல்கள் வந்து சென்றிருக்கின்றன. இவை சுமந்த சரக்குகளின் எடை $11\frac{3}{4}$ மி. டன்கள். மேலும், இந்நகரத்திற்கு 8,354 வானவூர்திகளும் வந்துபோயிருக்கின்றன. இவ்விமானங்களில் 45,576 பிரயாணிகள் பயணம் செய்தனர். செனிகாலின் தலைநகராகிய ஸெயின்ட் லூயி (St. Louis; இதன் மக்கள்தொகை 40,000) செனிகால் ஆற்றின் முகவாய்க்கு அண்மையிலுள்ளது. இதை ஒரு முக்கியமான துறைமுகமாகக் கருதுவதற்கில்லை. ஆற்றின் முகவாயில் அடிக்கடி இடம் பெயரும் தன்மை வாய்ந்த ஓர் ஆற்று மணல் திட்டு இருப்பதனால், துறைமுகத்தினுள் கப்பல்கள் நுழைவது சிக்கலாகவுள்ளது. ஆனால், ஸெயின்ட் லூயியிலிருந்து 140 மைல்கள் தொலைவிலுள்ள போடர் (Podor) வரையிலும் ஆற்றின்மீது நீராவிக்கலங்களின் போக்குவரத்து ஆண்டு முழுவதும் நடைபெற்றுவருகிறது. வெள்ளக் காலத்தே (ஆகஸ்டு—செப்டெம்பர்) 14-லிருந்து 15 அடி வரையுள்ள அமிழ்வளவுடைய நீராவிப் படகுகள் ஃபிரெஞ்சு சூடானிலிருக்கும் கேய்ஸ் (Kayes, 500 மைல்கள்) வரையிலும் ஆற்றின் போக்கை எதிர்த்துச் செல்லக்கூடும்.

ஃபிரெஞ்சு மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவிலேயே மிகப் பழமையான ஒரு மீட்டர் அகல இருப்புப்பாதை டாகார் நகரை ஸெயின்ட் லூயியுடன் இணைக்கிறது. டாகார் நகரிலிருந்து முதன்முதலில் கிழக்கு முகமாக ஓடும் இப் பாதை, அந் நகரத்திலிருந்து 44 மைல்கள் தொலைவில் உள்ள தீயெஸ் (Thies) என்னும் இடத்தில் வடக்கு நோக்கித் திரும்பிவிடுகிறது. இவ்விடத்தில் பிரியும் மற்றோர் இருப்புப் பாதை, மேலும் கிழக்காகச் செனிகாலின் குறுக்கே ஓடி

ஃபிரெஞ்சுச் சூடானினுள் சென்று, கேய்ஸ் நகரின் வழியே கடந்து, நைஜர் ஆற்றின் மேல்பகுதியில் உள்ள கூலிகோரோ (Koulikoro—டாகாரிலிருந்து 800 மைல்கள்) என்னுமிடத்தில் முடிவடைகிறது. செனிகால், ஃபிரெஞ்சுச் சூடான் இரண்டும் இன்று மாலி கூட்டாட்சியோடு (The Federation of Mali) இணைந்துள்ளன. இக் கூட்டாட்சி தான் விடுதலை பெறும் விழைவு கொண்டுள்ளதனை 1959 ஆம் ஆண்டு செப்டெம்பர் மாதம் தெரிவித்தது.

ஐவரிகோஸ்ட்: இக் காலனி இங்கிலாந்தைப் போல் இரண்டு அல்லது மூன்று மடங்கு பெரியது. இது ஃபிரெஞ்சு மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவிலிருந்து ஏற்றுமதியாகும் கோக்கோ, காப்பி முதலிய இரண்டின் பெரும் பாகமும் இங்கே உற்பத்தியாகின்றன. இரண்டாம் உலகப் போரின்போது இவ்விரு பயிர்களின் உற்பத்தித் தொழில்கள் வெவ்வேறு வகையில் பாதிக்கப் பட்டன. உலகப் போருக்கு முற்பட்ட ஆண்டுகளிலெல்லாம் ஆஃப்ரிக்காவில் கோக்கோ உற்பத்தி செய்துவந்தவற்றுள் ஐவரி கோஸ்டானது கோல்டுகோஸ்ட், நைஜீரியா ஆகியவற்றிற்கு அடுத்தாற்போல் விளங்கிற்று. ஆனல், போர் நடந்த ஆண்டுகளில் கோக்கோவின் ஏற்றுமதி வெகுவாகக் குறைந்தது. பின்னர் போர் இறுதியடைந்ததும்தான் அதற்கு முன்பு கொண்டிருந்த பெருமையை இப் பயிர் மீண்டும் பெறத் துவங்கியது. ஆனல், ஃபிரெஞ்சு காமரூன்ஸின் ஏற்றுமதியளவு ஐவரிகோஸ்டின் ஏற்றுமதியையும் விஞ்சியது. மற்ருெரு புறம் நோக்கின், ஐவரி கோஸ்டின் காப்பி ஏற்றுமதி—இப் பயிரின் விளைவு அண்மைக் காலத்திற்ருன் இங்குத் துவங்கியது—போர்க்காலத்தின்போது வெகுவாகப் பெருகிற்று. இப் பெருக்கத்தின் விளைவாகப் போருக்குப் பின்பு ஆஃப்ரிக்காவில் காப்பி ஏற்றுமதி செய்யும் நாடுகளுள் தலையாய நிலையை எய்தியது.

பனங்கொட்டைகளும் பனையெண்ணெயும் இதன் முக்கியமான ஏற்றுமதிச் சரக்குகளாகவுள்ளன. போருக்கு முன்னர்ப் பலதிறப்பட்ட மரங்களின் ஏற்றுமதி குறிப்பிடத்தக்க அளவில் நடைபெற்றுவந்தது. இம் மரவகைகள் கடற்கரைக்குப் பின்புறத்தே உள்ள வனமார்ந்த முல்லை நிலத்திலிருந்து கிட்டின. இத் துறையில் முன்னரினும் அதிக அளவு ஏற்றுமதிக்கான வாய்ப்புகள் நிறைய உள. இந் நாட்டின் கடற்கரை நுரை கொழித்துத் தரங்கம் பாடுமொன்ருக உள்ளது. இதன்மீதுள்ள துறைமுகப் பட்டினங்களிற் பெரும்பாலன அரணற்றுத் திறந்த அமைப்பு வாய்ந்த கப்பல் தங்குமிடங்களே (roadsteads) ஆகும். ஆனல், இந் நாட்டின் தலைநகராய அபிட்ஜான் (Abidjan, 130,000) ஒரு

காயலின் (lagoon) நிலம் சார்ந்த பக்கத்தில் அமைந்திருக்கும் ஒரு புதிய துறைமுகம். இத் துறைமுகத்தை ஓர் இருப்புப்பாதைப் பாலமும் ஒரு சாலையும் கடற்கரையோடு இணைக்கின்றன. இவணிருந்து மேல் வோல்ட்டா மாநிலத்தில் (பக்கம் 156) உள்ள போபோ டியூலாஸ்ஸோ (Bobo-Dioulasso, 390 மைல்கள்) வரையிலும் ஓடிக்கொண்டிருக்கும் மீட்டர் அகல இருப்புப்பாதையொன்று ஊவகடூகோ (Ouagadougou) வரையில் நீட்டிக்கப் பெற்று, மேலும் 256 மைல்கள் தொலைவிற்கும் விரிக்கப்பெற்று வருகிறது.

டாஹோமே (Dahomey): டாஹோமேயின் வர்த்தகத்திற்கு விழுப்பம் தருபவை பனங்கொட்டைகளும் எண்ணெயுமே. ஃபிரெஞ்சு மேற்கு ஆஃப்ரிக்கக் காலனிகள் எல்லாவற்றுள்ளும் இதுவே மிகச் சிறியது; இங்கிலாந்தைவிடக்கூடச் சிறியது. எனினும், அபோமே (Abomey) அரசர்கள் டாஹோமேயின் தலைநகரத்திற்கும் கடற்கரைக்கும் இடையேயுள்ள நிலத்தில் மிக விரிந்த பரப்பினில் எண்ணெய்ப் பனைமரங்களை நட்டுவித்தனர். இதுகாலை இங்குச் சுமார் 1½ மில்லியன் ஏக்கர் நிலப்பரப்பில் 30 மில்லியன் மரங்கள் செழித்து வளர்ந்துவருவதாக மதிப்பிடப் பெற்றுள்ளது. சாதாரணமாக ஓராண்டில் சராசரியாக 55,000 டன்கள் பனங்கொட்டையும், 20,000 டன்கள் பனையெண்ணெயும் உற்பத்தியாகின்றன. டாஹோமேயின் மற்ற ஏற்றுமதிச் சரக்குகளுள் பருத்தி, ஷீ பருப்புகள் (shea nuts), ஷீ வெண்ணெய் (shea butter) முதலியவை அடங்கும்.

தலைநகராய போர்ட்டோ நோவோ (Porto Novo) 31,500 மக்களைக்கொண்டது. முக்கியமான துறைமுகப்பட்டினமாம் (Port) கோடோனூவில் (Cotonu) 56,500 மக்கள் உறைகின்றனர். டாஹோமேயின் துறைமுகங்கள் பெரும்பாலும் காற்றின்வீச்சுக்கு நன்கு இலக்காகும் திறந்த கப்பல் தங்குமிடங்களே. ஆனால், கோடோனூவில் ¼ மைல் நீளத்திற்குக் கடற் பாலமொன்று இருக்கிறது. இதில் கடற்கரைப் படகுகள் வந்தடையக்கூடும்; அல்லது இவை பிரயாணிகளையும், சரக்குகளையும் நுரையுள்ள பகுதிக்கு வெளியே இறக்கிவிடக்கூடும். டாஹோமே சுமார் 400 மைல் நீளத்திற்கு மீட்டர் அகல இருப்புப்பாதைகளைப் பெற்றது. இவற்றுள் முதன்மையானது அதன் மத்தியப் பாதையான கோடோனூ நகரிலிருந்து பாரகோ (Parakou) வரையிலும் செல்லும் 273மைல் நீளத்தொடர் ஆகும். இப் பாதையையே இக் காலனியின் வட எல்லையில் நைஜர் ஆற்றின்மீது அமைந்திருக்கும் நகரான கயா (Gaya) வரையிலும் நீட்டுவதற்கான திட்டம் வகுக்

கப்பெற்றுள்ளது. அபோமே இதன் பழங்காலத் தலைநகர் (15,000). இது மேற்கூறிய மத்திய இருப்புப்பாதையிலிருந்து சிறிது விலகியுள்ளது. ஆயினும், ஒரு 60 சென்டி மீட்டர் அகல (ஏறக்குறைய 2 அடி) பாதை இந் நகரத்தை அம் மத்தியப் பாதையோடு இணைக்கிறது. மொத்தமாக டாஹோமேயில் உள்ள குறுகிய இருப்புப்பாதைத் தொடர்களின் நீளம் 69 மைல்கள்.

மாரிடானியா: இங்கு மக்களடர்த்தி 2 சதுர மைல்களுக்கு 3 பேர்களாக இருப்பதனைக்கொண்டு பென்னம் பெரிய மாரிடானியாவின் — செனிகால், ஐவரி கோஸ்ட், டாஹோமே ஆகிய மூன்றும் சேர்ந்த பரப்பில் சுமார் $\frac{3}{4}$ பங்குப் பரப்புக்கொண்டது— பெரும்பாகத்தின் பெற்றியை நன்கு அறியவொண்ணும். இதன் தென்பகுதியில் செனிகால் ஆறு மாரிடானியாவைச் செனிகாலிலிருந்து பிரிக்கிறது. இங்குதான் நிரந்தரமாக மாந்தர் வாழும் வளமைமிகு பகுதி ஒன்று உளது. மற்றெங்கும் பாலைநிலமோ, மித வரட்சிப் பாலையோதான் காணப்பெறுகிறது. பேரீந்து மரங்களைக் கொண்டு விளங்கும் பாலைவனச் சோலைகள்தாம் பொலிவிழந்து வளமையற்றுள்ள இப் பாலை நிலங்களின் பெற்றியில் வேற்றுமையை ஏற்படுத்துவனவாக இருக்கின்றன. இப்பாலை நிலங்களில் அலைந்து திரிவோராய நாடோடி ஆயர் கூட்டங்கள் தமது ஆட்டு, மாட்டு மந்தைகளோடு மேய்ச்சல் தரைகளையும் நீரையும் நாடிச் செல்லும் பழக்கத்தைத் தழுவியோராக இருந்து வாழ்வு நடத்தி வருகின்றனர். இவர்கள்பால் பல ஆயிரக்கணக்கான கால்நடைகளும், ஒட்டகங்களும், கழுதைகளும் இருக்கின்றன. ஆனல், இவற்றின் எண்ணிக்கையைக்காட்டிலும் இங்கு வளரும் செம்மறியாடுகள், வெள்ளாடுகளது மொத்த எண்ணிக்கை ($2\frac{1}{4}$ மில்லியன்) மெத்த அதிகம். கால்நடைகள் செனிகாலுக்கு ஏற்றுமதி செய்யப்பெறுகின்றன. அகத்தோல் புறத்தோல்கள் ஈங்கிருந்து பிற பகுதிகட்கு அனுப்பப்பெறுகின்றன. இங்குக் கடல்வாழ் மீனினங்களைப் பிடிக்குந் தொழில் மிகவும் சுறுசுறுப்பாக நடைபெறுகிறது. இத் தொழிலின் கேந்திரமாகக் கருதப்பெறுவது போர்ட் எடீயென் (Port Etienne), கானரீ தீவுகள் (Canary Islands) ஏன், பிரிட்டனியிலிருந்துங்கூடப் (Brittany) படகுகள் இத் தொழில் சிறப்புற்று நடைபெறும் மாரிடானியக் கடற்கரைக்கு வருகின்றன. இத் துறையில் சிறந்து இலகும் போர்ட் எடீயெனில் மீனை ஏற்றுமதி செய்வதற்கேற்ற வகையில் அதில் உப்பிடுவதற்கும் உலர்த்துவதற்குமான பணிக்கூடங்கள் பலவுள. மாரிடானியாவில் புதைந்துகிடக்கும் தரமுயர்ந்த இரும்பு, செம்புக் கனிகளின் படிவுகள் மக்களின் கவனத்தைக் கவர்ந்துவருகின்றன. இங்கு ஃபிரான்ஸின் ஆட்சியுரிமையை எதிர்த்து, மொராக்கோவி

லிருந்து நுழையும் கொள்ளைக்கூட்டத்தினர்களால் நிறையத் தொல்லை நேர்ந்துவருகிறது. மாரிடானியாவின் ஆட்சிப்பீடம் அதனுள்ளேயே இல்லாது செனிகாலில் உள்ள ஸெயின்ட் லூயி (St. Louis) நகரத்தில் அமைந்திருக்கிறது.

ஃபிரெஞ்சு சூடான் (செனிகாலையும் பார்க்க); ஃபிரெஞ்சுச் சூடானோடு டாகார் (Dakar) நகரத்தை இணைக்கும் இருப்புப் பாதையைப்பற்றி முன்னரே குறிப்பிட்டுவிட்டோம். அப் பாதை கேயஸ்ஸிலிருந்து (Kayes) சிறிது தொலைவு 'மேல் செனிகால்' பள்ளத்தாக்கின்மீது ஏறிப் பின்னர் பாமாகோவில் (Bamako) மேல் நைஜரை அடைந்து, துள்ளல்கள் வரிசையாகவுள்ள மேல் நைஜர் ஆற்றின் ஒரு பகுதியைத் தாண்டிச் சென்று, நைஜர் பள்ளத்தாக்கின் கீழிறங்கிக் கூலிகோரோவை (Koulikoro) அடைகிறது. பாமாகோவிலிருந்து நைஜர் ஆற்றின் போக்கை எதிர்த்து 230 மைல்கட்கு ஃபிரெஞ்சு சூடானில் இருக்கும் கோரூஸ்ஸா (Kouroussa) வரையிலும் கப்பல்களை ஓட்டிச்செல்லல் இயலும். கூலிகோரோவிலிருந்து ஆற்றின் போக்கையொட்டி 870 மைல்கட்கு டிம்பக்டூ (Timbuktu), கவோ (Gao) ஆகியவற்றைத் தாண்டியுள்ள இடம் வரையில் கப்பல்களை ஓட்டிச் செல்லல் கூடும். இவ்விரண்டு நீண்ட ஆற்று வழிகளின்மீது ஆண்டில் சுமார் ஏழு மாதங்கட்கு ஆற்று நீராவிக்கலங்களின் போக்குவரத்துத் தவறாது நடைபெறுகிறது.

மேல் செனிகால், நைஜர் பள்ளத்தாக்குகளின் இப் பகுதிகள் ஃபிரெஞ்சு சூடானைச் சார்ந்தனவாக இருப்பதாற்றான், மாரிடானியாவைக்காட்டிலும் சுமார் ஒன்பதில் ஒரு பங்கு மட்டுமே பெரியதாகவுள்ள ஃபிரெஞ்சு. சூடான், மாரிடானியாவைப்போல் ஆறு மடங்கு மக்கள்தொகை உடையதாகிறது. இங்குப் பலபல பயிர்கள் விளைகின்றன. இவற்றுள் வேர்க்கடலை (இது உள்ளூர் நுகர்ச்சிக்கு என்றும், ஏற்றுமதிக்கென்றும் நன்கு விரிந்த பரப்பில் பயிரிடப் பெறுகிறது), பருத்தி, ஸிஸால் ஆகிய மூன்றும் ஈண்டுக் குறிப்பிடத் தக்கவை. நைஜர் ஆற்றையொட்டிச் செகு (Segou) மாவட்டத்தில் நீர்ப்பாசனத் திட்டங்கள் அமைக்கப்பெற்றுள்ளன. தலைநகரான பாமாகோ (Bamako) 85,000 மாந்தர் வதியும் ஒரு நகர். கேய்ஸ், செகு ஒவ்வொன்றிலும் 20,000-க்கும் மேற்பட்டவர் வதிகின்றனர். சஹாரா பாலையின் குறுக்கே செல்லும் ஒட்டகப் பாதைகளின் ஒரு முடிவிடமாக இருந்து வரலாற்றுப் புகழ் படைத்த டிம்பக்டூவில் இதுபோழ்து 7,000 பேர் வாழ்கின்றனர்.

ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்குகளைவிட்டு நீங்கின் வடக்கே நிலம் மேலும் மேலும் பாலைநிலத்தின் பெற்றியுடையதாய் மாறுகிறது.

பாலைப்பாங்கான இப் பரப்புத் தன்மை அடுத்துள்ள மாரிடானி யாவை ஒத்தது. எனவே, உழவுத் தொழில் நடைபெற வொண்ணுதுபோக, ஆயர் தொழில் சிறப்புப் பெறுகிறது. இங்கு மாடுகள், செம்மறியாடுகள், வெள்ளாடுகள் முதலியவை மில்லியன் கணக்கில் உள்ளன. இவற்றைக் கொல்வதற்காக இவை மற்றக் காலனிகளுக்கு விற்கப்படுகின்றன.

மேல் வோல்ட்டா: திருத்தி அமைக்கப்பெற்றுள்ள இந் நிலப் பரப்பு மேற்கு ஆப்ஃரிக்காவின் உள்நாட்டுப் பகுதியில் இருக்கும் ஃபிரெஞ்சு சார்பு நாடுகளுள்ளேயே மிகச் சிறியதும், மக்கள் நெரிசல் மிகமிக உயரியதும் ஆம். வோல்ட்டா ஆற்றின் தலைத் தண்ணீர்ப் பகுதிகளுக்கிடையுள்ள நீர்பிரிமேடும், மத்திய நைஜர் ஆற்றின் வலதுகரைத் துணையாறுகளும் மேல் வோல்ட்டாவைச் சேர்ந்தவை. ஆகவே, இது நீர்வளம் கொழிக்கும் ஒன்று. ஆனால், வடதிசை நோக்கிய இதன் அமைப்பால்—இது கோல்டுகோஸ்டின் வடமாநிலங்களுக்கும் வடக்கேயுள்ளது—ஓரளவிற்குச் சஹாரா வின் பெற்றியுள்ளது. உழவுத் தொழில், ஆயர் தொழில் ஆகிய இரண்டும் இங்கு நடைபெறுகின்றன. இங்குச் சுமார் 1½ மில்லியன் கால்நடைகளும், மொத்தமாக 2 மில்லியன்கட்கும் மேற்பட்ட செம்மறியாடுகளும் வெள்ளாடுகளும் இருக்கின்றன. உயிருடன் கூடிய மிருகங்களும், பதனிடப்பெருத தோல் வகைகளும் இதன் முக்கியமான ஏற்றுமதிச் சரக்குகளுட் சில. வேர்க்கடலை, ஷீ பருப்பு, ஷீ வெண்ணெய் ஆகியவையும் ஏற்றுமதியாகின்றன. பருத்தி பயிரிடப்பெறுகின்றது. இந் நாட்டு மாந்தர் உட்கொள் ளும் உணவுப் பொருள்களுள் அரிசியும் ஒன்றுகவுள்ளது.

இதன் தலைநகராய ஊவகடூகோ (Ouagadougou) ஏறக் குறைய 33,000 மக்கள் தொகையுடையது. ஆனால், முக்கியமான வாணிபத்தலம் இதுவன்று; போபோ டியூலாஸ்ஸோ (43,500) என்பதே. அண்மைக் காலம்வரை, இந் நகர் ஐவரி கோஸ்டின் மீதுள்ள அபிட்ஜான் (Abidjan, ஐவரி கோஸ்டை நோக்குக) நகரத்திலிருந்து ஓடும் ஓர் இருப்புப்பாதையின் முடிவிடமாக விளங்கிற்று. மேலும், போபோ டியூலாஸ்ஸோ நகரம் விமான, சாலைப் போக்குவரத்துகள் கூடுமிடமாகத் திகழ்ந்துவருகிறது. ஐவரி கோஸ்ட், கோல்டு கோஸ்ட் ஆகியவையே இதன் வர்த்தகத்திற்கு இயற்கையான போக்குவாய்கள். ஆனால், பாமாகோவின் வழியே செனிகாலுடன் வர்த்தகத் தொடர்பு ஏற்படுவதற்கு இரண்டாம் உலகப் போரே பெரிதும் காரண மாயிற்று.

நைஜர் காலனி: ஃபிரெஞ்சு மேற்கு ஆஃப்ரிக்க நிலப் பரப்புகளுள் மாரிடானியா ஒன்றுதான் நைஜர் காலனியை விட மக்கள் நெரிசல் குறைந்தது. நைஜர் காலனி நைஜீரியாவி லிருந்து அல்ஜீரியா, லிபியா வரையிலும் பரவிக் கிடக்கிறது. இதன் தென்மேற்குக் கோடியின் குறுக்கே 200 மைல்களுக்கு நைஜர் ஆறு பாய்ந்தோடி வளம் பெருக்குகிறது. தென்கிழக்கே இக் காலனியையும் நைஜீரியாவையும் பிரிக்கும் எல்லே, சாடு ஏரியினுள் சென்று கலக்கும் ஒரு பருவ ஆருன கோமடுகு யோபே யின் (Komadugu Yobe) கீழ்ப்பகுதியாகவுள்ளது. இவ்விரண்டுந் தாம் நைஜர் காலனியில் பாயும் ஆறுகள். நைஜீரியாவின் வடக்கே சுமார் 100 மைல்களுக்குச் சமதளப் புல்வெளி (savanna), வன்பாலே (steppe) அடங்கிய மண்டலம் ஒன்று அமைந்துள்ளது. இதற்கப்பால் இருப்பதே மண்ணும் மணலும் பரந்து கிடக்கும் பாலேநிலம். இப் பாலே நிலத்தில் ஆங்காங்கே காணப்பெறும் தண்ணிழல் பரப்புகின்ற பாலேவனச் சோலேகளுள் அய்ர் (Air) என்பது குறிப்பிடத்தக்கது. இச் சோலே அழகு ததும்பிப் பொழில் மிகுந்து காணும் ஒரு நிலப்பரப்பு; பல ஆயிரம் சதுர மைல்கள் பரப்புடையது. இதில் சுமார் 5,000 அடி உயரத்திற்கு எழுந்து காணும் எரிமலேக் கூம்புகள் காண்போரது கண்களுக்கும் கருத்திற்கும் களிப்பூட்டுவன; எழுத்தோவியர்கட்கும் பெரு விருந்தாவனவாம்.

தென் மண்டலத்தில் பல்வேறு பயிர்கள் விளேகின்றன. வேர்க்கடலே பெருத்த அளவில் ஏற்றுமதியாகிறது (மதிப்பு £ 6 மில்லியன்). மற்றும் பருத்தி, அராபிக் பசை (gum arabic), பேரீந்து (dates), உப்புகள் முதலானவையும் ஏற்றுமதி செய்யப் பெறுகின்றன. ஈங்குள்ள கால்நடைகள் சுமார் 2 மில்லியன்க ளெனவும், செம்மறியாடுகளும் வெள்ளாடுகளும் சேர்ந்து மொத்தம் $5\frac{3}{4}$ மில்லியன்களெனவும் மதிப்பிடப்பெறுகிறது இக் காலனியிலிருந்து ஆண்டுதோறும் 60,000 கால்நடைகளும், 240,000 செம்மறியாடுகளும், வெள்ளாடுகளும் உயிரோடு மற்றை நாடுகளே அடைகின்றன. 1 மில்லியனிற்கும் அதிக மான செம்மறியாட்டு வெள்ளாட்டுத் தோல்களும் ஏற்றுமதி செய்யப்பெறுகின்றன. பல ஆயிரம் ஒட்டகங்கள் அடங்கிய ஒட்டகச் சாரிகள் அய்ர் சோலேயினின்றும் கிளம்பிப் பாலேவனத் தைக் கடந்து பண்டமாற்றைப் பெரிதும் நடத்திவருகின்றன. நைஜர் ஆற்றின்மீதுள்ள தலேநகரான நயாமேயும் (Niamey, 13,000), காஞே (Kano) நகருக்கு வடபால் தென் மண்டலத்தி

லுள்ள ஸிண்டர் (Zinder) நகரமும் விமான நிலையங்களைக் கொண்டு விளங்குகின்றன.

கினி (Guinea): 1958-ல் உருவாகிய கினி குடியரசு வர்த்தகத் துறையில் சுமாராக வளர்ச்சி பெற்றுள்ளது. 95,000 சதுர மைல்கள் பரப்புடைய கினியின் (இங்கிலாந்தைப் போல் ஏறக்குறைய இருமடங்கு) மக்கள் தொகை $2\frac{1}{2}$ மில்லியன். இதன் கண் அமைந்துள்ள தாழ்நிலங்கள் பலதிறப்பட்ட அயனமண்டல விளைபொருள்களை நன்கு விளைவித்துக்கொடுக்கின்றன. இவ் விளையுள்களுள் முக்கியமான ஏற்றுமதிச் சரக்குகள் பனங்கொட்டை, பனை எண்ணெய், வாழை முதலியவை. காப்பிக்கொட்டை, புகையிலை ஆகியவற்றின் ஏற்றுமதியும் பெருகி வருகிறது. ஃப்யூடா ஜாலன் (Futa Jallon) மேட்டு நிலங்களில் பெரும் பரப்பில் மேய்ச்சல் தொழில் நடைபெறுகிறது. சுமார் 800,000 கால்நடைகள் இங்கு வளர்க்கப்பெறுகின்றன. தோல் வகைகள் ஈங்கிருந்து ஏற்றுமதியாகின்றன. இக் காலனியின் தென்கிழக்கு விரிவில், லைபீரியா, ஐவரி கோஸ்டின் எல்லைகளை ஒட்டி ஓர் அடர்ந்த முல்லை நிலப்பரப்பு அமைந்திருக்கிறது. ஆனால், இதன் சேய்மையே, இதன் உள்ளார்ந்த வளங்களைச் செம்மையாகப் பயன் துய்ப்பதற்கு, இதுகாறும் பெருந் தடையாக இருந்து வந்துள்ளது. இங்கு பாக்ஸைட் தாதுப்பொருள் வெட்டி எடுக்கப்பெறுகின்றது. ஜெனரல் டெ காலின் (General De Gaulle) புதிய அரசியலமைப்புக்கு எதிராக கினி வாக்களித்து விடுதலை பெற்ற காலனியாக மாறுவதற்கு முன்பு, கான்கூரி (Konkouri) ஆற்றின் அருவிகளைப் பயன்படுத்தி அனைத்துலக அலுமினியத் தொழிற்சாலையொன்றை நிறுவுவதற்கென ஓர் அணைக்கட்டை அமைப்பதற்கு அனுமதி வழங்கப்பெற்றது.

கினியின் தலைநகரான கோனேக்ரீ (Conakry, 39,000) கடற்கரையிலிருந்து சற்று விலகிய ஒரு தீவின்மீது அமைந்துள்ள ஒரு நவீன நகரம். இதிலிருந்து 412 மைல் நீளமுடைய மீட்டர் கேஜ் இருப்புப்பாதை யொன்று கிளம்பி இக் காலனியைக் கடந்து மேல் நைஜர் ஆற்றின்மீது நடைபெறும் கப்பல் போக்குவரத்தின் எல்லையாகிய கோருஸ்ஸா (Kouroussa) நகரையும், நைஜர் ஆற்றின் துணையாறான மைலோ (The Milo) மீது நடைபெறும் கப்பற் போக்குவரத்தின் எல்லையாய கன்கன் (Kankan) நகரத்தையும் அடைகிறது.

பொதுக் குறிப்பு: ஃபிரான்ஸின் அயல்நாட்டு நிலப்பரப்புகள் (Overseas Territories) அனைத்தும் ஜெனரல் டெ காலின்

'சமுதாயத்'திலேயே (Community) தங்குவதென ஏறக்குறைய ஒரு மனதாகத் தீர்மானித்ததன் காரணமென்னவெனில், அந் நிலப்பரப்புகள் தாம் இயற்றிய தீர்மானத்தை மாற்றிக் கொண்டு எப்போது வேண்டினும் தல சுயாட்சிக் குடியரசுகளாக (locally autonomous republics) ஆகலாம் என ஃபிரெஞ்சு அதிபர் டெ கால் அறிவித்ததேயாகும். இந் நிலப்பரப்புகள் பெரும்பாலும் இச் சலுகையைப் பயன்படுத்தித் தமது அரசியலமைப்பை மாற்றிக்கொண்டன. தமக்கிடையே பலவிதத் தொடர்புகளை ஏற்படுத்திக்கொளல் வேண்டும் என இக் குடியரசுகள் பேசியும் முயன்றும் வருகின்றன. முன்னர் ஒரு பக்கத்தில் குறிப்பிட்டுள்ளவாறு செனிகால், ஃபிரெஞ்சு சூடான் ஆகிய இரண்டும் ஒன்றுபட்டு மாலி கூட்டரசினை (Federation of Mali) உருவாக்கியுள்ளன. ஃபிரெஞ்சு மேற்கு ஆஃப்ரிக்கப் பரப்புகளுள்ளேயே செல்வம் மிகவும் படைத்த ஐவரி கோஸ்ட் ஒன்று மட்டும் ஃபிரான்ஸுடன் இருக்கும் தொடர்பை அறுத்துக் கொள்ளாது. அத் தொடர்பு நீடித்து இருக்கவேண்டுவதன் இன்றியமையாமையை இன்னும் பிற நாடுகளுக்கு எடுத்தோதி வருகிறது. ஆனால், இதன் மற்றைக் கொள்கைகள் ஃபிரான்ஸின் கொள்கைகளுக்கு முரண்பட்டனவாக இருக்கின்றன.

டோகோலாந்தும் காமரூன்ஸும்
(Togoland and Cameroons)

முதல் உலகப் போர் ஓய்வடைந்ததன் பின்பு அனைத்து நாட்டுச் சங்கம் (League of Nations) பிறப்பித்த ஆணையொன்றன்படி, முன்பு ஜெர்மனியைச் சார்ந்திருந்த நிலப்பரப்புகளான டோகோலாந்தும் காமரூன்ஸும் இரு கூறுகளாகப் பிரிக்கப்பெற்று பிரிட்டனிடத்தேயும் ஃபிரான்சினிடத்தேயும் அவை ஒப்படைக்கப்பெற்றன; அளவிற் சிறிய மேற்குத் துண்டு பிரிட்டனையும், அளவிற் பெரிய கிழக்குத் துண்டு ஃபிரான்சையும் சார்ந்தனவாயின. பிரிட்டனைச்சார்ந்த நிலத்துண்டுகள் நிருவாக அடிப்படையில் அவற்றையடுத்துள்ள பிரிட்டிஷ் நிலப்பரப்புகளுடன் (கானு, நைஜீரியா ஆகியனபற்றிய குறிப்புகளைப் பார்க்க) ஒன்றுசேர்க்கப்பெற்றன. ஃபிரான்சைச் சார்ந்த பரப்புகள் தனித்தனி நிருவாகங்களாக அமைந்தன. இந் நிருவாகங்களின் தலைவர்களை டோகோலாந்தில் ஆணையாளர் [Commissioner (Commissaire de la Republique)] எனவும், காமரூன்ஸில் உயர்தர ஆணையாளர் (High Commissioner) எனவும் அழைப்பர். இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பின்னர் இந்த ஆணை

வல்லரசுகள் (mandatory Powers) ஐக்கிய நாட்டவையின் தர்ம கர்த்தாக்களாக (Trustees) ஆயின. 1956-ல் நடைபெற்ற மக்கள் வாக்கெடுப்பு (blebiscite) ஒன்றின் விளைவாக, டோகோலாந்து ஃபிரெஞ்சு யூனியனிற்குள்ளேயே சுயாட்சி பெற்ற குடியரசாக உருவாயிற்று. பின்னை 1958-ல் ஃபிரான்சு நாடு அனுமதி தெரிவிக்கவே, டோகோலாந்து 1960ஆம் ஆண்டில் முழு விடுதலை பெற்றே ஆகவேண்டும் என்பதற்கு ஐக்கிய நாடுகளவை ஒத்துக் கொண்டது. இதன் பின்பு, காமரூன்ஸூம்கூட விடுதலை அடைந்தே தீரவேண்டும் என்னும் கோரிக்கையையும் அந்த அவை ஏற்றுக்கொண்டது.

டோகோலாந்து: ஃபிரெஞ்சுத் தர்மகர்த்தாவான டோகோலாந்து 21,000 சதுரமைல் பரப்பைத் தனக்குரியதாக்கிக்கொண்டுள்ளதும், 1 மில்லியனிற்கும் மேற்பட்ட மக்கள் தொகையுடையதுமாகும். இதன் தென்பகுதியில் கொப்பரை, பனங்கொட்டைகள், பனை எண்ணெய், பருத்தி, காப்பி முதலியவை உற்பத்தியாகின்றன.

இத் தென்பகுதியில் காயல்களை ஓரத்தில் கொண்டு வெண் மணல் பரப்பிய கடற்கரையை அடுத்து உயரத்தில் குன்றிய ஒரு பீடபூமி உள்ளது. மத்தியப் பகுதியோவெனில் மலைப்பாங்கான குறிஞ்சி நிலம். 3,300 அடி உயரமுடைய சிகரங்கள் இக் குறிஞ்சி நிலத்தில் நிமிர்ந்து நிற்கின்றன. இக் குறிஞ்சி நிலந்தான் டோகோலாந்தின் கோக்கோ உற்பத்தித் தொழிலின் தாயகமாக இருந்து சிறப்புற்றுவருகிறது. டோகோலாந்தின் வடபாகத்தில் சவானு புல்வெளிகள் விரிந்து கிடக்கின்றன. இவ் அகல்வெளிகளில் பன்னூறாயிரக் கணக்கான கால்நடைகள் வளர்கின்றன. மற்றப் பகுதிகளில் கால்நடைப் பண்ணைத் தொழிலைச் சிறக்கவொட்டாது ஸெட்ஸே ஈக்கள் தடுக்கின்றன. இதன் தலைநகரமும் துறைமுகங்களுட் சிறந்ததுமான லோமேயிலிருந்து (Lome, மக்கள் தொகை 39,000) மொத்தம் 275 மைல் நீளம் உடைய மூன்று இருப்புப்பாதைத் தொடர்கள் பிரிந்தோடுகின்றன. இவற்றுள் ஒன்று கடற்கரையோரமாக 27 மைல் தொலைவு ஓடுகிறது; மற்றொன்று நாட்டின் மத்தியப் பாகத்தினூடே வடக்கு முகமாகச் சென்று, வட எல்லைக்குள்ள தொலைவில் பாதி தூரத்தில் அமைந்திருக்கும் பிளிட்டாவில் (Blitta) முடிகிறது. மூன்றாவது பாதையோவென்றால், அது வடமேற்காக ஓடி, டோகோலாந்தில் காப்பிப் பயிர் விளையும் முதன்மையான பரப்பிற்கு அணித்தேயுள்ள பாலிம் (Palime, 74 மைல்கள்) வரை ஓடுகிறது. இதன் கடற்கரை திரைசெய் கடலின் பெருவளனும் அலை

வளம் பெற்றது; நுரை பரந்தது. லோமே நகரம் காற்றின் வீச்சிற்கு இலக்காகும் திறந்த அமைப்போடுகூடிய கப்பல் தங்குமிடத்தைப் பெற்றுள்ளது. ஆனால், நுரை பரந்துள்ள கடற்சரைக்கு அப்பால் விரிந்து காணப்பெறும் ஓரிடத்தில் கப்பல்கள் தங்குவதற்கான வசதிகளை இந் நகரம் கொண்டுள்ளது.

காமரூன்ஸ்; கினி வளைகுடா வளைந்து காணப்பெறும் பகுதியில் தனது கடற்கரை வாய்க்கப்பெற்ற காமரூன்ஸின் கரை, நீளத்தில் குறைந்தது (சுமார் 150 மைல்கள்). ஆனால், காமரூன்ஸ், உள்நாட்டுப் புறத்தே அகல விரிந்து சாடு ஏரி வரையிலும் சுமார் 700–800 மைல்களுக்குப் பரவியிருக்கிறது. இது 167,000 சதுர மைல் பரப்பு (கிரேட் பிரிட்டனைப்போல் ஏறக்குறைய இரு மடங்கு பெரியது) உடையதும், 3 மில்லியன்கட்குச் சற்று மேற்பட்ட மக்கள்தொகை கொண்டதுமான நாடு. இதன் குறுகிய கடற்கரைச் சமவெளியிலிருந்து நிலம் வெகு விரைவாக உயரத்தில் அதிகமுற்று நாட்டின் நடுவேயுள்ள ஒரு பீடபூமியாக அமைந்துள்ளது. 1,500-லிருந்து 2,500அடி உயரம்வரை எழுந்துள்ள இப் பீடபூமியின் மேற்றளத்திலிருந்து 7,000 அடி உயரம் வாய்ந்த மலைகள் இங்கும் அங்குமாக நிவந்திருக்கக் காணப்பெறுகின்றன. பின்னர் இப் பீடபூமி மறுபுறத்தில் நாட்டினகத்தே இருக்கும் ஆற்று வடிநிலங்களை நோக்கித் தாழ்கின்றது. சாடு ஏரியின் உயரம் 1,000 அடிக்கும் குறைவு. காமரூன்ஸின் தென்பாகம் (அதன் பரப்பில் மூன்றிலொரு பங்கு) ஒரு பழம்பெருங் காடாக அமைந்துள்ளது. இக் காட்டுப் பிரதேசம், வடக்கே செல்லச் செல்லத் தனது மரச்செறிவில் படிப்படியாகக் குறைந்து மறையத் துவங்கி, இறுதியில் ஸவானா புல்வெளிகளாகவும், அரைகுறை வரட்சியுடைய நிலப்பரப்புகளாகவும் மாறுகிறது.

காமரூன்ஸ் ஆற்றின் முகம் உண்மையில் ஓர் ஓதம் பொங்கு முகமேயாகும். இப் பொங்குமுகத்தினுள் பல ஆறுகள் வந்து காமரூன்ஸுடன் கலக்கின்றன. இத்தகைய துணையாறுகளுள் ஒன்றன் முகவாயில் மாட்சியோடு வீற்றிருக்கும் ஓர் அழகிய துறைமுகமே டுவாலா (Duala) எனப்பெறும். இது ஓர் ஆழமான துறைமுகம். இத் துறைமுகத்தினின்றும் உள்நாடு நோக்கி இரண்டு இருப்புப்பாதைகள் ஓடுகின்றன. இவற்றுள் ஒன்று போனபெரி [Bonaberi—இது டுவாலாவின் துணைத்துறைமுகமாக உள்ளது; டுவாலாவுடன் பரிசலின் (ferry) மூலம் இணைக்கப் பெற்றுள்ளது] நகரிலிருந்து கிளம்பி, பிரிட்டிஷ் காமரூன்ஸை ஒட்டிய எல்லைப்புறப் பகுதியில் 100 மைல் ஓடி, நகாங்சம்பா (Nkongsamba) என்னுமிடத்தை அடைகிறது. இவ்வெல்லைப்புறப் பிர

தேசத்தில் ஐரோப்பியர்து தொழில் துணிவின் விளைவாகவும் ஊக்கத்தினுலும் வாழையைப் பயிராக்குந் தொழிலும், அதை உலர்த்திப் பக்குவப்படுத்தும் தொழிலும் பேரளவில் ஆக்கம் பெற்றுள்ளன. இரண்டாவது இருப்புப்பாதை உள்நாடு நோக்கி ஓடி யவூண்டே (Yaounde, 190 மைல்கள்) என்னும் இடத்தில் சென்று இறுதியடைகிறது. டுவாலா நகரம் காமரூன்ஸிலேயே மிகப் பெரியதாகவும் (மக்கள் தொகை 38,000), வியாபாரச் சரக்குகள் குவியும் முதன்மையான வர்த்தகத் தலமாகவும் இலங்குகிறது. எனினும், யவூண்டே நகரமே (மக்கள் தொகை 38,000) காமரூன்ஸின் தலைநகராகும். இந் நகரம் மத்தியப் பீடபூமியின்மீது 2,000 அடிக்கும் அதிகமான உயரத்தில் அமைந்துள்ளது. இது ஐரோப்பியர்களுக்கு மெத்தப் பிடித்த காலநிலை வாய்ந்தது. ஆகவே, இது ஐரோப்பியர் வாழுமிடமாக இருந்து மாட்சி பெற்றுள்ளது. 1956-ல் ஏற்றுமதியான சிறப்புச் சரக்குகளின் மதிப்பு 27மில்லியன் பவுன்களாக இருந்தது. இத் தொகையில் 35 சதவீதத்தைக் கோக்கோவும், 20 சதவீதத்தைக் காப்பியும், 8 சதவீதத்தை வாழையும், மரம் பருத்தி ஆகிய ஒவ்வொன்றும் 6 சதவீதத்தையும் அளித்தன. டுவாலாவிற்குத் தென்கிழக்கே இடியா (Edea) என்னுமிடத்தில் எழுப்பப்பெற்றிருக்கும் அலுமினியத் தொழிற்சாலை 1957ஆம் ஆண்டில் அலுமினிய உற்பத்தியைத் துவக்கிற்று.

ஃபிரெஞ்சு பூமத்தியரேகை ஆஃப்ரிக்கா

இந் நிலப்பரப்பு அளவில் பெரியதுதானெனினும், இதை ஃபிரெஞ்சு மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவின் ஒரு சிறு பதிப்பாக விவரிக்கலாம். இது மேற்குக் கடற்கரை ஓரமாக ஸ்பானிய கினி, காமரூன்ஸ் ஆகியவற்றிலிருந்து பெல்ஜியன் காங்கோவரையிலும் வியாபித்துள்ளது. பெல்ஜியன் காங்கோவில் அமைந்துள்ள கீழ்க் காங்கோ ஆற்றின் பகுதியும், காங்கோவின் மிகப்பெரிய வலது கரைத் துணையாறுன உபாங்கியும் (The Ubangi) ஃபிரெஞ்சு பூமத்தியரேகை ஆஃப்ரிக்காவின் தெற்கு எல்லையாக விளங்குகின்றன. இதன் கிழக்கே இருப்பது முன்னுளைய ஆங்கில-எகிப்திய சூடான்; மேற்கே இருப்பவை சுதந்திர நாடான காமரூன்ஸும், ஃபிரெஞ்சு மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவின் ஒரு பகுதியான நைஜர் காலனியுமாகும்; வடக்கே இருப்பது லிபியா நாடு. சுமார் 1 மில்லியன் சதுரமைல் பரப்புடைய இப் பகுதியில் நான்கு குடியரசுகள் அடங்கியுள்ளன. இவை ஒவ்வொன்றும் ஒரு கவர்னரின் நிருவாகத்தின் கீழும், நான்கும் சேர்ந்து ஒரு கவர்னர்-

ஜெனரலின் கட்டுப்பாட்டின் கீழும் இருந்துவருகின்றன. இவற்றுள் காபண் (The Gabun), மத்திய காங்கோ என்னும் இரு நிலப்பரப்புகளும் மேற்குக் கடற்கரையினைத் தம்மிடையே பகிர்ந்துகொண்டுள்ளன. உபாங்கி, சாடு என்னும் மற்ற இரண்டும் முழுமையும் உள்நாட்டில் அமைந்திருப்பவை. இவை நான்கும் தம்மிடையே பரப்பளவைப் பொறுத்துப் பெருத்த வேறுபாடுகளைக் கொண்டுள்ளன; ஆனால், மக்கள் நெரிசல் இவை நான்கினிலும் ஒரே அளவுடையதாக (ஒரு சதுர மைலுக்கு 4 பேரிலிருந்து 6 பேர்வரை)இருக்கிறது. கீழ்க்காணும் அட்டவணை மேற்கூறிய பகுதிகள் ஒவ்வொன்றையும்பற்றிய விவரங்களைக் குறித்துக் காட்டுகிறது.

நிலப்பரப்பு	பரப்பு (சதுர மைல்களில்)	மக்கள்தொகை (1957)	
		ஐரோப்பியர்	ஆஃப்ரிக்கர்
காபண்	103,000	3,981	399,800
மத்திய காங்கோ	132,000	10,424	749,300
உபாங்கி	238 250	5,936	1,218,500
சாடு	495,750	4,880	2.576,200
மொத்தம்	969,000	25,221	4,853,800

காபண் (Gabun) : மேலே கூறப்பெற்றிருக்கும் நிலப்பரப்புகளுள் இதுவே முதன்முதலில் குடியேறப்பெற்ற காலனி. இங்கு 100 ஆண்டுகட்கும் மேற்பட்ட காலமாகவே ஃபிரெஞ்சுக்காரர்கள் தமது ஆதிக்கத்தைச் செலுத்திவந்திருக்கின்றனர். இதன் தலைநகரான லிபர்வில் ((Libreville, மக்கள்தொகை 20,000), விடுதலையுற்ற அடிமைகளுக்கென 1849ஆம் ஆண்டில் நிருமாணிக்கப் பெற்றது. இந் நகரம் காமரூன்ஸ் ஆற்றைப் ((The Cameroons River) போன்று பல ஓடைகளின் முகவாய்களைக் (mouths) கொண்ட ஒரு பெரிய பொங்குமுகமாக (estuary) விளங்கும் காபண் ஆற்றின் கரைகள்மீது பாங்குடன் வீற்றிருக்கின்றது. லிபர்வில்லுக்கு வாணிபத்தில் சற்றும் குறையாத துறைமுகமாக போர்ட் ஜென்டில் (Port Gentil, மக்கள்தொகை 10,000) ஓகோவே (Ogowe) ஆற்றின் முகத்துவாரத்தில் உள்ளது. காபண் நாட்டில் 600 மைல் தொலைவு வளைந்தோடும் ஓகோவே ஆறு இந் நாட்டின் முக்கிய வியாபாரப் பொருளான மரக்கட்டையின் (timber) போக்குவரத்துக்கு உயிர்நாடி போன்றது. சற்றேறக் குறைய இங்கிலாந்து, ஸ்காட்லாந்து ஆகிய இரண்டும் சேர்ந்த

பரப்பினும் அதிகப் பரப்புடைய முல்லை நிலமான இந் நாட்டில், மென்மையானதும், ரோஜாமலரது நிறத்தையும் நறுநாற்றத்தையும் ஒருங்கே கொண்டதுமான ஒகௌமே (okoume) என்னும் ஒரு சிறப்பான மரம் இந் நூற்றாண்டிலிருந்து அதிகமாகப் பயிரிடப் பெறுகிறது. இம் மரம் பிளைவுட் (plywood) பலகைகள் செய்ய மிகவும் ஏற்றது. போர்ட் ஜென்டிலைச் சுற்றிலும் பல இடங்களில் எண்ணெய்க் கிணறுகள் தோண்டப்பட்டுள்ளன. இங்கிருந்து முதல் முறையாக 1957-ல் ஃபிரெஞ்சு நாட்டிற்குச் சுத்திகரிக்கப் பெறு எண்ணெய் ஏற்றுமதி செய்யப்பெற்றது. ஒகோவே ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்கின் மேல்பகுதியில் காணப்பெறும் மாங்கனீயத் தாதுவை ஏற்றுமதிக்கான அளவில் தோண்டியெடுக்கத் திட்டங்கள் வகுக்கப்பெற்றுள்ளன.

மத்திய காங்கோ: இதில் பாதிக்கும் மேற்பட்ட நிலப்பரப்பு பூமத்தியரேகைக் காட்டுப் பிரதேசத்தில் அமைந்துள்ளது. பனங்கொட்டைகள், தாவர எண்ணெய், காப்பி உட்படப் பலவகையான பொருள்கள் இப் பிரதேசத்திலிருந்து ஏற்றுமதியாகின்றன. ஃபிரெஞ்சு பூமத்திய ஆஃப்ரிக்காவிலேயே இருப்புப்பாதைப் போக்குவரத்து அமைந்துள்ளது மத்திய காங்கோ ஒன்றில்தான். இதன் தெற்கு எல்லைக்கு அணித்தே அமைந்துள்ள பாயின்ட் நுவார் (Pointe Noire) என்னும் இடத்தே துறைமுகத்திலிருந்து நீங்கிப் பின்பு உள்நாடு நோக்கி 318 மைல் தொலைவு ஓடும் அந்த இருப்புப்பாதை சிற்சில இடங்களில் மாயும்பே மலைகளின் (Mayumbe Mountains) இடையேயுள்ள மிகக் கரடுமுரடான நிலத்தையும் கடந்து, ஃபிரெஞ்சு பூமத்திய ஆஃப்ரிக்காவுக்கும் பெல்ஜியன் காங்கோவுக்கும் எல்லையாக அமைந்துள்ள காங்கோ ஆற்றின் (The Congo) கரைமீதுள்ள பிராஸ்ஸவில் (Brazzaville, மக்கள்தொகை 87,000) என்னும் நகரை அடைகிறது. இந் நகரின் மறுகரையில் பெல்ஜியன் காங்கோவின் தலைநகரான லியோபோல்டுவில்(Leopoldville) அமைந்துள்ளது. இந்த இரண்டு நகரங்கட்கு இடையில் உள்ள நீர்ப்பரப்பான ஸ்டான்லி பூல் (Stanley Pool) அருவிகள், துள்ளல்கள் எவையுமின்றிச் சீரான நீரொழுக்கு உடையனவாய்க் காண்கின்றன. காங்கோ வடிநிலத்தின் மேற்பகுதியில் பல துணையாறுகள் வந்து காங்கோவோடு கலக்கின்றன. இவை நெடுந்தொலைவுக்குப் போக்குவரத்துக்கு மிகவும் ஏற்றவை. பின்பு அட்லான்டிக் மாகடலோடு போய்க் கலக்கும்வரை இருக்கும் காங்கோ ஆற்றின் பகுதி பிராஸ்ஸவில்லுக்குப் பிறகு ஆங்காங்கே துள்ளல்கள் நிரம்பிக் காண்பதால், போக்குவரத்துக்குச் சிறிதும் பயனற்றதாகிவிடுகின்றது. பிராஸ்ஸவில்தான் மத்திய காங்கோ

குடியரசின் தலைநகரும், ஃபிரெஞ்சு பூமத்திய ஆஃப்ரிக்க கவர்னர்-ஜெனரலின் ஆட்சிப் பீடமுமாகும்.

உபாங்கி (Ubangi): உபாங்கி அல்லது உபாங்கி ஷாரி (Ubangi Shari) என்னும் நாடானது, அதன் ஒருபுறத்தே வடக்கிலிருந்து சிறிது தொலைவு தெற்கு முகமாகப் பாய்ந்து, பிறகு மேற்காகத் திரும்பிக் காங்கோ ஆற்றுடன் இணைந்து, இறுதியில் அட்லான்டிக் கடலை அடையும் உபாங்கி ஆற்றாலும், மறுபுறத்தே தெற்கிலிருந்து வடக்கு நோக்கி ஓடிச் சாடு ஏரியில் (Lake Chad) சென்று விழும் ஷாரி (Shari) ஆற்றாலும் சூழப்பெற்றதாகும். இவ்விரண்டு ஆறுகளும், கடல் மட்டத்திற்குமேல் சராசரி 2,500 அடி உயரத்தில் நீர்பிரி மேட்டைக்கொண்ட ஒரு பீடபூமியில் தமது தலைத்தண்ணீர்ப் பகுதிகளைக்கொண்டு,தெற்கிலும் வடக்கிலும் அதிர்ந்தோடுகின்றன. இத் தென், வட பாகங்களில் அப் பீடபூமி தனது உயரத்தில் அரைமடங்காகக் குறையினும், கீழ்புறத்தேயும் மேல்புறத்தேயும் 4,500 அடி உயரம்வரை எழுந்த குன்றுகளைக்கொண்டு விளங்குகிறது. உபாங்கி நாடு ஓரளவுக்கு வனங்கள் அடர்ந்ததாயும், பேரளவுக்குப் புல்வெளி நிரம்பியதாயும் உள்ளது. கடந்த கால்நூற்றாண்டில் பருத்தி வேளாண்மை, இதனோடு தொடர்புடைய கொட்டை எடுத்துப் பஞ்சாக்கும் தொழில், காப்பி பயிரிடும் தொழில் ஆகிய மூன்றனிலும் குறிப்பிடத்தக்க அளவில் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டுள்ளது. உபாங்கி ஆற்றின் கரையிலுள்ள பாங்க்வீ (Bangui, மக்கள்தொகை 67,000), உபாங்கியின் தலைநகராக இலங்குகிறது. இதைச் சாடு ஏரியுடன் இருப்புப் பாதைமூலம் இணைக்க முயற்சிகள் எடுத்துக்கொள்ளப்பெற்று வருகின்றன.

சாடு குடியரசு (Chad Republic): ஃபிரெஞ்சு பூமத்திய ஆஃப்ரிக்காவிலுள்ள இக் குடியரசு ஷாரி ஆற்றின் வடிநிலத்தையும், சாடு ஏரியின் பெரும்பான்மையான பகுதியையும் கொண்டுள்ளது. சாடு ஏரியில் பங்குகொண்டுள்ள மற்ற நாடுகள் காமரூன் (Cameroon), நைஜீரியா, மற்றும் ஃபிரெஞ்சு மேற்கு ஆஃப்ரிக்கா முதலியவை; இந் நாட்டின் வடக்கெல்லையாக லிபியப் பாலையும் (Libyan Desert), வடமேற்கில் என்னெடிப் பீடபூமியும் (Ennedi Plateau, 4,500 அடி), டைபெஸ்டி (Tibesti) உயர்நிலமும் (10,000 அடிக்குமேல் 11,000 அடிவரை உயரமுடையது) அமைந்துள்ளன. வடபகுதியில் ஆங்காங்கே உள்ள பாலைவனச் சோலைகளில்மட்டும் பேரீச்சை பயிராகின்றதேயொழிய, மற்றப்பகுதிகள் உழவுத் தொழிலுக்குப் பயன்படாமற்போகின்றன. போர்கௌ

(Borkou) என்னுமிடம் பேரீச்சம்பழங்களுக்குப் பிரசித்திபெற்றது. இங்கு வாழும் நாடோடிக் கூட்டத்தார்க்கு மேய்ச்சல் தொழிலே அடிப்படைத் தொழிலாக விளங்குகிறது. இப் பகுதியில் ஓர் இலட்சம் மாடுகளும் 20 இலட்சம் ஆடுகளும் வளர்கின்றன. ஆனால், ஷாரி சமவெளியில் காணப்பெறும் நிலையே வேறு. உபாங்கிக் குடியரசைப்போல் விளங்கும் இங்கும் பருத்தி பயிரிடலும், அதைப் பஞ்சாக்கலும் பெருமளவில் நடைபெறுகின்றன; மேலும், வேர்க்கடலையும் பயிராகின்றது. லோகோன் (Logone) என்னும் துணையாறு ஷாரி ஆற்றின் கீழ்ப்பாட்டையினை வந்தடையும் இடத்தில் உள்ள ஃபோர்ட் லாமி (Fort Lamy, மக்கள் தொகை 23,000) நாட்டின் தலைநகராகத் திகழ்கிறது.

ஃபிரெஞ்சு பூமத்திய ஆஃப்ரிக்காவின் வாணிபம்: 1956ஆம் ஆண்டில் £ ½ மில்லியன் மதிப்புடைய தங்கமும், £ 28 மில்லியன் மதிப்புக்கொண்ட மற்றச் சிறப்புப் பொருள்களும் ஏற்றுமதியாயின. இச் சிறப்புப் பொருள்களாவன: மரக்கட்டைகள் (lumber), பலகைகள் (veneer). இவற்றின் மொத்த மதிப்பு £ 10½ மில்லியன்; பருத்தி £ 9 மில்லியன்; காப்பி £ 1½ மில்லியன்; நிலக்கடலையும் எண்ணெயும் சேர்ந்து £ 1 மில்லியன்; மற்றும் வைரம் £ 1 மில்லியன்.

லைபீரியாவும் ஸ்பானிய கினியும்
(Liberia and Spanish Guinea)

ஃபிரெஞ்சு மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவிற்கும் பூமத்திய ஆஃப்ரிக்காவிற்கும் இடையேயுள்ள சிறுசிறு நாடுகளில் பிரிட்டிஷ் காலனிகளையும் முன்னாள் ஜெர்மன் காலனிகளையும் தவிர்த்து, எஞ்சியுள்ள மூன்று சிறு பிரதேசங்கள் போர்த்துகீசிய கினி, லைபீரியா, ஸ்பானிய கினி ஆகியவையே.

லைபீரியா: நற்குணம் படைத்த சில அமெரிக்க மக்கள் பணியாளர்களால், அமெரிக்காவிலிருந்து விடுதலையான அடிமைகளுக்கென்று (ஃப்ரீடவுனைப் பார்க்க பக்கம் 141.) 1847ஆம் ஆண்டில் ஒரு சுதந்திரநாடாகத் தோற்றுவிக்கப்பெற்ற லைபீரியா, ஆஃப்ரிக்காவிலேயே முதன்முதலாக ஒரு தனி நீக்ரோக் குடியரசாக இயங்கிய நாடாகும். இதன் ஒரு புறத்தே சியெரா லீயோனும் (Sierra Leone), மறுபுறத்தே ஃபிரெஞ்சு கினியும் ஐவரி கோஸ்டும் (Ivory Coast) அமைந்துள்ளன. அமெரிக்காவில் கல்வி கற்று விடுதலையுற்ற அடிமைகள் இந் நாட்டில் பழங்குடிகளை அடக்கி

ஆண்ட புது வகுப்பொன்றைத் தோற்றுவித்தனர். 43,000 சதுர மைல்களும், இங்கிலாந்தைவிடச் சற்றே குறைந்த நிலப்பரப்பும் கொண்ட இந் நாட்டின் மக்கள்தொகை ஒரு மில்லியன். இதனகத்தே பெரும்பான்மையாக அடர்ந்த காடுகளும், உள் நாட்டில் செல்லச் செல்ல சவானு வெளிகளும் உள்ளன. கடல் எறியும் தரங்கங்களால் சிறிதுசிறிதாக உடையும் கடற்கரையைக் கொண்ட இந் நாட்டின் துறைமுகமும் தலைநகருமான மன்ரோேவியாவில் (Monrovia, 40,000 மக்கள் தொகை) துறைமுக வேலைகள் அமெரிக்க உதவியுடன் நடைபெறுகின்றன. இதற்கு ஈடாக அமெரிக்காவின் விமானத் தளங்களுக்கு லைபீரியாவில் இடம் அளிக்கப்பெற்றுள்ளது. அமெரிக்காவுடன் அதிகத் தொடர்புள்ளதால், வளமிகு இந் நாட்டின் செலாவணி அலகும் அமெரிக்க டாலரேயாகும். எண்ணெய்ப் பனையும், ரொபஸ்டா (robusta) என்னும் தாழ்ந்த ரகக் காப்பியும் பெருவாரியாகப் பயிராகின்றன. உள்நாட்டில் 40 மைல்கள் தள்ளி அமைந்துள்ள இரும்புச் சுரங்கங்களை இணைப்பதற்காகவென ஓர் இருப்புப்பாதை மட்டும் உள்ளது. ரப்பர்த் தோட்டங்களும் ஃபயர்ஸ்டோன் பிளான்டேஷன் கம்பெனியால் (Firestone Plantation Company) ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. 1956ஆம் ஆண்டில் இந் நாட்டின் ஏற்றுமதிப் பொருள்களின் மதிப்பு 44½ மில்லியன் டாலர் (£ 16 மி.). இம் மதிப்பில் மூன்றிலிரு பங்கு மதிப்பைக் கொண்டது ரப்பராகும். மிகுதியான மதிப்பிற்கு இரும்புக் கனியும் வைரமும் காரணமாக இருக்கின்றன. இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பின்பு லைபீரியாவில் பதிவாகிய வாணிகக் கப்பல்களின் எண்ணிக்கை உலகிலேயே நான்காவது இடத்தைப் பெறுகிறது. இக் கப்பல்கள் 7½ மில்லியன் டன் எடை கொண்ட சரக்குகளைச் சுமக்கின்றன. அயல்நாட்டுக் கப்பற்ருெழில் அதிபர்கள் தத்தம் நாடுகளில் விதிக்கப்படும் வரிச்சுமையைக் குறைக்கவும், தமது அரசாங்கங்களின் சட்டதிட்டங்களுக்கு உட்படாதிருக்கவும் பெரிய எண்ணெய்க் கப்பல்களை (tankers) இந் நாட்டில் பதிவு செய்துகொள்ளும் பழக்கத்தைக் கொண்டுள்ளனர். இப் பழக்கம் அதிகரித்துவருவதாற்றான் அயல்நாட்டு வாணிபத்தில் லைபீரியா சிறப்புமிக்க நாடாக இருந்துவருகிறது.

ஸ்பானிய கினி: ரியோ முனி (Rio Muni) என்னும் ஒரு தலைநிலப் பரப்பைக் காமரூன் மலைகளுக்கும் காபண் காலனிக்கும் இடையில் கொண்டும், மற்றுஞ் சில தீவுகள் அடங்கியதாகவும் உள்ளது. வடக்கு மேற்காக 100 மைல்களுக்கு அப்பாலுள்ள ஃபெர்னண்டோ போ(Fernando Po)என்னும் தீவுதான் இவற்றுள்

முதன்மையானது. 10,000 சதுர மைல் பரப்பைக் கொண்ட ரியோ முனிக்கு (வேல்ஸைக் காட்டிலும் சற்றுப் பெரியது) அதன் தென் எல்லையிலுள்ள ஓர் உட்குடாவிலிருந்துதான் (inlet) அப் பெயர் ஏற்பட்டுள்ளது. இவ்வுட்குடா காமரூன், காபண் ஆறுகளைப்போன்று ஓர் ஆறு எனக் கருதப்பெறற்கில்லை; ஆனல், பல ஆறுகள் வந்தடையும் ஓர் ஓதம்பொங்குமுகமே ஆகும். இந் நிலப்பரப்பு மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவின் புவியியலிற் காணப் பெறும் சிறப்பான பண்புக்கூறுகள் அனைத்தையும் கொண்டு விளங்குகின்றது; அஃதாவது, பயன்படுத்தப்பெறுதிருக்கும் அயன மண்டலப் பசுமையிலைக் காடுகளைக் கரையோரங்களிலும், புல்வெளிப் பரப்புகள் அடங்கிய பீடபூமிகளை உள்நாட்டுப் பகுதியிலும் கொண்டுள்ளது. கிரிஸ்டல் மலைகள் (Crystal Mountains) என்பனவற்றில் 4,000 அடி உயரத்தினைக்கொண்ட சிகரங்கள் காணப்பெறுகின்றன. அண்மையில் நடத்திய மக்கள் கணிப்புப்படி, ரியோ முனியில் கிட்டத்தட்ட 160,000 மக்கள் வாழ்கின்றனர். ஆனல், இதன் தலைநகரும் ஒரே துறைமுகமுமான பாட்டாவின் (Bata) மக்கள்தொகையோ வெனில் 1,000 ஆகத்தான் உள்ளது.

இந் நாட்டின் கவர்னர், ஃபெர்னண்டோ போ என்னும் தீவுத் துறைமுகத்தைத் [1,800 சதுர மைல் பரப்புடையது—சற்றேறக்குறைய வெஸ்ட்மோர்லாந்தை (Westmoreland) ஒத்தது] தனது ஆட்சிப்பீடமாகக் கொண்டுள்ளார். இத் தீவு செழும் அயனமண்டலப் பூங்கா வனங்களும், கண்களையும் உள்ளங்களையும் குளிர்விக்கும் மலையழகும் மிக்கது. முதல் நிலப்பகுதியில் இருக்கும் 13,000 அடி உயரத்திற்கு வானுற ஓங்கிய காமரூன்ஸ் மலையைப் போலவே, ஃபெர்னண்டோ போ தீவும் (இது காமரூன்ஸ் மலையை நோக்கினுற்போல் கடலின் குறுக்கே 20 மைல் தொலைவில் இருக்கிறது) எரிமலைச் செய்கையின் விளைவால் தோன்றியதொன்று. இந்த எரிமலைத் தீவு காமரூன்ஸ் மலையைப் போன்று உயர்ந்திராவிடினும், இதன் மிக உயர்ந்த சிகரமான ஸான்டா இஸபெல் (Santa Isabel) 9,000 அடிக்கும் மேற்பட்ட உயரமுடையது. ஃபெர்னண்டோ போவின் மக்கள் தொகை 40,000 ஆகும். இத் தொகையில் பாதிக்கும் மேற்பட்ட மக்கள் ஸான்டா இஸபெல்லிலோ, அதைச் சுற்றிலும் உள்ள பகுதியிலோ வசிக்கின்றனர். உயர்ந்த ஓங்கல்களின் (cliffs) மீது அழகுற அமைந்த ஸான்டா இஸபெல் நகரம் பல்சக்கரம் வைத்த இருப்புப்பாதையின்மூலம் ஒரு சிறந்த இயற்கைத் துறைமுகத்துடன் [இத் துறைமுகம் முதலில்

ஆழமானதோர் எரிமலை வாயாக (crater) இருந்தது] இணைக்கப் பெற்றுள்ளது. கோக்கோவும் (1956-ல் 15,000 டன்கள்) காப்பியும் (4,000 டன்கள்) முக்கிய ஏற்றுமதிப் பொருள்களாகும்.

பெல்ஜியன் காங்கோ

இந் நாடு பெல்ஜியம் மன்னரான இரண்டாம் லியபோல்டு (King Leopold) அவர்களால் முதன்முதலில் காங்கோ உரிமை அரசாக (Congo Free State) நிலைநாட்டப்பெற்றது. இவ்வரசு அம் மன்னரால் நிலைநாட்டப்பெற்றமை அவரது வள்ளன்மைக்கு ஓர் எடுத்துக்காட்டாகுமென்று 1885ஆம் ஆண்டில் பெர்லின் (Berlin) மாநகரத்தில் நடைபெற்ற உலக வல்லரசுகள் மாநாட்டால் புகழ்ந்துரைக்கப்பெற்றது. ஆனால், பின்னர் இதன் நிருவாகம் பலத்த கண்டனத்திற்கு உள்ளாயிற்று. இப் பெரும் பரப்பு 1909-ல் பெல்ஜியம் நாட்டின் ஆட்சிக்குக்கீழ் வந்தது. இவ்வாண்டிற்றான் லியபோல்டு மன்னர் இறந்துபட்டார். அச் சமயத்திருந்து இந் நாடு முன்னரினும் அதிகச் சிறப்புப் பெறத் துவங்கியது. காங்கோ வடிநிலத்தின் எல்லைப்புறங்களில் ஓடும் சில சிற்றாறுகளைத் தவிர்த்து, எஞ்சியுள்ள காங்கோ வடிநிலப் பகுதி முழுவதும் இந் நாட்டின் எல்லைகளுக்குள் அடங்குவன. 900,000 சதுர மைல் பரப்பளவுடைய பெல்ஜியன் காங்கோ தன தளவில் மேனுள் ஆங்கில-எகிப்திய சூடானையும், ஃபிரெஞ்சு பூமத்திய ஆஃப்ரிக்காவையும் ஒத்துள்ளது. இந் நாடு இவ்விரு பிரதேசங்களையும்விடத் தாழ்ந்த மக்களடர்த்தி யுடையது. இதன் மக்கள் தொகை 11·4 மில்லியன்களாக இருக்கின்றது. இதன் நிருவாகத்தை ஒரு கவர்னர்-ஜெனரலும், 6 மாநில கவர்னர்களும் நடத்திவருகின்றனர். ஆஃப்ரிக்காவின் பிற பகுதிகளில் இருப்பதைப் போன்றே இங்கும் நாட்டின் அமைதி விரைவாகக் குலைந்துவருகிறது. இதன் தலைநகரான லியபோல்டு வில் (Leopoldville) நகரத்தில் 1959-ல் பெருங் கலவரங்கள் மூண்டன. இக் கலவரங்கள் பெல்ஜியத்தின் ஆட்சிக்குக் காங்கோவில் எவ்வளவு தீவிரமான எதிர்ப்பு இருந்தது என்பதைத் தெளிவுற எடுத்துக்காட்டின. ஆகவே, பெல்ஜிய ஆட்சியை ஒழித்துக்கட்டி விடுதலை பெற்றே தீருவது என்னும் அசைக்க முடியாத குறிக்கோளால் உந்தப்பெற்ற காங்கோ மக்கள் கலவரங்களை உண்டாக்குமளவிற்குச் செயலில் குதித்தனர். இவற்றின் விளைவாக, பெல்ஜியம் நாட்டு அரசாங்கம் சற்றுப் பீதி யுற்று, தனது கொள்கைகளைச் சிறிது தளர்த்திக் காங்கோவில் பல சீர்திருத்தங்களைச் செய்வதென்று வாக்குக் கொடுத்தது.

இற்றை நாட் காங்கோ சுயேச்சை பெற்றுள்ள ஆஃப்ரிக்க நாடுகளுள் ஒன்றாக விளங்கிவருகிறது.

இந் நாட்டின் வடபகுதி அடர்ந்த வனங்களுடையதாகவும், தென்பகுதி பூங்காப் பரப்புகளைப் போன்று பசுமையாகவும் உள்ளன. தென்பகுதியில் மரங்களின் அடர்த்தி குறைவு. காங்கோ வடிநிலத்தின் பெரும்பாகம் 1,000 அடிக்கும் கீழுள்ளது. ஆயினும், மிகச் சேய்மையிலுள்ள பீடபூமிகளினின்றும் இழிதரும் முதலாறுகள் (headstreams) கப்பல் ஓட்டத்தகுந்தவை அல்ல. மேலும், இவ் ஆறுகள் தமது மத்திய, கீழ்ப் பாட்டைகளினுங்கூடச் சிற்சில பகுதிகளில் தொடர்ச்சியாகக் காணும் சில துள்ளல்களைக் கொண்டு ஓடுகின்றன. எனினும், இதன் நிலப்பரப்புப் பொதுவாக மலைப்பாங்கானதன்று. இந் நாட்டின் கிழக்கு எல்லையையொட்டிய பாகம்தான் ஓரளவுக்கு மலைப்பாங்கானது எனக் கூறத்தகும். இம் மலைப்பகுதியிற்றான் ருவென்ஸோரி (16,800′) மலையும், கிவு ஏரிக்கு (Lake Kivu) வடக்கேயுள்ள மஃபம்பிரோ எரிமலைப் (Mfumbiro volcano—14,800′) பரப்பும் இருக்கின்றன. காங்கோ ஆற்றின்மீதும், அதன் துணையாறுகளின்மீதும் உள்ள துள்ளல்களுக்கு இடையே கப்பல் ஓட்டத்தகு நிலைகளைக்கொண்ட பகுதிகள் அதிக நீளம் கொண்டவை. இத்தகைய துணை ஆறுகளுக்குள் குறிப்பிடத்தக்கவை காஸாய் (Kasai, இடது கரை) ஆறும், உபாங்கி (Ubangi, வலது கரை) ஆறுமாகும். இங்கு நீராவிக் கப்பல்களால் பயன்படுத்தப்பெற்றுவரும் நீர்வழிகளின் மொத்த நீளம் சுமார் 7,500 மைல்களாகும். இந்த அளவு, காங்கோ ஆற்றின் நீளத்தைப் (2,900 மைல்) போல் இரண்டரை மடங்கு. 350 டன்களுக்கு உட்பட்ட எடை கொண்ட கப்பல்கள் இந் நீர்வழிகளைப் பயன்படுத்தி 5,700 மைல் தொலைவும், 1,200 டன் எடை கொண்ட நாவாய்கள் 1,600 மைல்கட்கும் அதிகமான தொலைவும் செல்லக்கூடும். மொத்தமாகக் காங்கோவில் 1,300 நீராவிக் கலங்கள் அதன் ஆறுகளின் மீது ஓடுகின்றன. இவை எல்லாவற்றின் மொத்தப் பரிமாணம் 200,000 டன்களாகும். துள்ளல்கள் காணப்பெறும் பகுதிகளைச் சுற்றிலும் போடப்பெற்றுள்ள மீட்டர்கேஜ் இருப்புப்பாதைகள் முதல் ஆற்றின்மீது நேரடிப் போக்குவரத்து நடைபெறுவதைச் சாத்தியமாக்கியுள்ளன.

கடற்கரையைக் கொண்டதொன்றாக விளங்கியபோதிலும், பெல்ஜியன் காங்கோவிற்கு உரிமையான கடற்கரை மிகவும் குறுகலானது. காங்கோவினது முகத்துவாரத்தின் தென்கரை வரை

யிலும் போர்த்துகீசிய மேற்கு ஆஃப்ரிக்கா (அங்கோலா—Angola) பரவியுள்ளது. முகத்துவாரத்தின் வட பகுதியிலோவெனில், போர்த்துகீசியரைச் சார்ந்த தனித்த பரப்பொன்று ஃபிரெஞ்சு பூமத்திய ஆப்ஃரிக்கா வரையிலும் கடற்கரை முழுவதையும் அடைக்கும் வகையில் பரவிக் காணப்பெறுகிறது. ஆற்று முகத் துவாரத்திற்குஅண்மையில் வடபுறத்தே பெல்ஜியன் காங்கோவின் கடற்கரை ஒருசில மைல் நீளமுடையதாய் இருக்கிறது. இதன் மீதுதான் பனுனு (Banana) என்னும் சிறிய கடல் துறைமுகம் அமைந்திருக்கிறது. காங்கோவின் முகத்துவாரத்தினின்றும் சிறிது தொலைவில் போமா (Boma) எனப்பெறும் மற்றுமொரு சிறிய துறைமுகப் பட்டினமும் அமைந்துள்ளது. மரத்தின் ஏற்றுமதி நடைபெறும் இத் துறைமுகத்தில் ஒரு குறுகிய கேஜ் இருப்புப்பாதை முடிவுபெறுகிறது. இப் பட்டினத்திற்கு அப்பா லுள்ளதும், காங்கோவின் முக்கியத் துறைமுகமுமான மட்டாடி யில்தான் (Matadi) ஐரோப்பிய நாட்டுக் கப்பல்கள் தாம் கொணர்ந்த சுமைகளை இறக்கி வேறு சுமைகளை ஏற்றிச் செல்லு கின்றன.

மட்டாடி துறைமுகம் கடலிலிருந்து 90 மைல் தொலைவில் உள்நாட்டில் அமைந்திருக்கின்றது. கடலில் ஓடும் கப்பல்கள் உள்நாடு நோக்கி மட்டாடி வரையிலும்தான் செல்லக்கூடும். இதற்குமப்பால் 200 மைல் தொலைவிற்குமதிகமாகக் காங்கோ ஆற்றின் போக்கில், அந்த ஆறு கிரிஸ்டல் மலைகளைக் (Crystal Mountains) குடைந்து ஓடுகையில் பல துள்ளல்கள் வரிசையாய்க் காணப்பெறுகின்றன. ஸ்டான்லி பூல் (Stanley Pool) மீதுள்ள தலை நகரமான லியபோல்டுவில்லை மட்டாடியுடன் இணைக்கும் ஒரு மீட்டர்கேஜ் இருப்புப்பாதை (227 மைல்கள்) இந்த அருவிகளின் தடைகளினின்றும் தப்பிக்க வழிபுரிகின்றது. மேலும், இவ்விரு நகரங்களும் 4 அங்குல விட்டம் கொண்ட ஓர் எண்ணெய்க் குழாயின்மூலமும் இணைப்புப்பெற்றுள்ளன. காங்கோ ஆற்றின் மேல்பகுதிகளில் இயங்கிவரும் கப்பல்களின் உபயோகத்திற் கென்று எரிக்க உதவும் எண்ணெய் (fuel oil) அந்த எண்ணெய்க் குழாயின் வழியாகக் கடத்தப்பெறுகிறது. லியபோல்டுவில் லின்மீது பல மைல் அகலமுடையதாய்க் காட்சிதரும் காங்கோ ஆறு, 1,000 மைல்களுக்கும் மேற்பட்ட தொலைவிற்கு ஸ்டான்லி வில் (Stanleyville) நகரம் வரையிலும் கப்பல் ஓட்டத்தக்கது. இங்குதான் 78 மைல்கள் நீளங்கொண்ட ஓர் இருப்புப்பாதை ஸ்டான்லி அருவியினைச் (Stanley Falls) சுற்றிச் சென்று கடந்து, போந்தியெர்வில்(Ponthierville)என்னுமிடத்தில், காங்கோ ஆற்றில்

கப்பல் ஓட்டத்தக்க நிலைகளைப் பெற்ற மற்றொரு பகுதியோடு [இப்போது இதற்கு லுவாலபா (Lualaba) என்னும் பெயர் வழங்குகிறது] சேர்ந்துவிடுகிறது. இப் பகுதி கிண்டு (Kindu) வரையிலும் ஆற்றின் போக்கை எதிர்த்துப் பரவியுள்ள தொன்றும். பின்னர் கிண்டுவிலிருந்து மற்றோர் இருப்புப் பாதை (இதன் நீளம் 275 மைல்கள்), ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்கின் மீது ஏறிக் கபாலோவை (Kabalo) அடைந்து, பிறகு கிழக்காக 170மைல்கள் தொடர்ந்து, டாங்கனீகா ஏரியின்(Lake Tanganyika) பெல்ஜியத்தைச் சார்ந்த கரைமீதுள்ள ஆல்பெர்ட்வில்(Albertville) என்னுமிடத்தை அடைகிறது. இந்த இணைப்பு மிகவும் முக்கிய மானது. ஏனெனில், அந்த ஏரியின் மறுகரை (பிரிட்டிஷ் நாட்டைச் சார்ந்த பகுதி)மீதுள்ள கிகோமாவிலிருந்து,(Kigoma) 'டாங்கனீகா மத்திய ரெயில்வேயின்' மூலம் டார்-எஸ்-ஸலாம் (Dar-es-Salaam) என்னுமிடத்தில் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்கக் கரையை அடைய முடி கின்றது. கபாலோவிற்கு மேற்கேயுள்ள பகுதியின் வடக்கே ஓடும் முதன்மையான இருப்புப்பாதையின்மீது அமைந்துள்ள கமீனாவும் (Kamina)காங்கோவின் இருப்புப்பாதைத் தொடருடன் இணைப்புக் கொண்டுள்ளது. ஆகையால், இவ்வாறு கடாங்காவிற்கும் கிழக்கு ஆப்ஃரிக்காவிற்கும் இடையே தொடர்பு ஏற்பட்டுள்ளது. மேலும், காங்கோ ரெயில்வேக்களில் உள்ள கலப்பு கேஜ் (mixed gauge) பாதைகளெல்லாம் தென் ஆப்ஃரிக்காவில் இருந்துவரும் கேஜ்க் அளவுக்கு (3 அடி 6 அங்.) மாற்றி அமைக்கப்பெற்றுள்ளன.

கபாலோவிற்கும் அப்பாலுள்ள மேல்பாட்டையில் லுவாலபா ஆறு புகாமா (Bukama) வரையிலும் கப்பல் ஓட்டிச் செல்லத் தக்கது. புகாமா என்னுமிடம் முன்பு கேப்டவுனிலிருந்து கிளம்பிய நேரடியான இருப்புப்பாதையொன்றின் (2,590 மைல்கள்) எல்லையாக அமைந்திருந்தது. வட ரொடீஷியாவின் செம்பு மண்டலத்திலிருந்து (Copperbelt), இவ்விருப்புப்பாதை சகானியா (Sakania) என்னுமிடத்தில் பெல்ஜியன் காங்கோவிற்குள் நுழைந்து, எலிஸபெத்வில் (Elisabethville) நகர் வழியாகக் கடாங்காவிலேயே மிகுந்தஅளவில் தாதுப் பொருள்கள் அடங்கிய பிரதேசத்தில் தொடர்ந்து ஓடுகிறது. இப்பிரதேசந்தான்பிரிட்டிஷ் செம்பு மண்டலத்தை ஒத்த பெல்ஜியப் பகுதியாகும். தென் பகுதியை நோக்கி ஓடும் ரெயில்வே கடாங்காவைக் கேப் டவு னுடன் (எலிஸபெத்வில்லிலிருந்து 2,305 மைல்கள்) இணைப் பதோடு மட்டும் நில்லாது, கிழக்குக் கடற்கரைமீதுள்ள பெய்ரா வுடனும் (Beira, 1,619 மைல்கள்) இணைக்கின்றது. பின்னர் குறிக்கப்பெற்ற பாதைதான் அதிக வர்த்தகச் சிறப்புடையது.

வட பகுதியில் இருப்புப்பாதைப் போக்குவரத்து, புகர்மாவையுந் தாண்டி 698 மைல்கள் தொலைவிற்குக் கஸாய் (Kasai) ஆற்றின் மீதுள்ள போர்ட் ஃப்ராங்க்கீ (Port Francqui, எலிஸபெத்வில் நகரிலிருந்து 983 மைல்கள்) வரையிலும் நடைபெறுகிறது. இவ்வாறு கேப்டவுனிலிருந்து வடக்காகக் காங்கோ வடிநிலத்தின் உட்பகுதிவரையிலும் செல்லத்தகும் அளவிற்குச் சுமார் 3,288 மைல்கள் தொலைவிற்கு நேரடியான இருப்புப்பாதைப் போக்குவரத்து ஏற்பட்டிருக்கின்றது. இத்தொடரை மேலும் லியபோல்டுவில் நகர்வரையிலும் விஸ்தரிப்பதற்கான யோசனை இருந்துவருகிறது; கடாங்காவிலிருந்து கிளம்பும் மோட்டார்ச் சாலை இணைப்பும் இங்கு முன்னரே உண்டு. மேலும், போர்ட் ஃப்ராங்கீயிலிருந்து லியபோல்டுவில்லிற்குக் கஸாய், காங்கோ ஆறுகளின் வழியாக நீராவிக் கப்பல்களின் போக்குவரத்தும், பின்னர் லியபோல்டுவில்லிலிருந்து மட்டாடிக்கு (227 மைல்கள்) புகைவண்டிப் போக்குவரத்தும் நடைபெற்றுவருகின்றன.

கடாங்காவிலிருந்து மற்றொரு போக்கிடம் (outlet) போர்த்துகீசிய மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவின் வழியே உண்டு. எலிஸபெத்வில்லிற்கும் அப்பால் 176 மைல்கள் தொலைவிலுள்ள டென்கியிலிருந்து (Tenke) ஒரு பாதை பிரிந்துசென்று, 323 மைல்கள் தொலைவு ஓடி பெல்ஜியன் காங்கோவின் தென்மேற்கு மூலையை அடைந்து, பின்னர்ப் போர்த்துகீசிய நிலப்பரப்பின்மூலம் 835 மைல்களுக்குத் தொடர்ந்து, இறுதியில் கடற்கரைமீது அமைந்துகிடக்கும் பெங்க்வெலா (Benguela), லொபிடோ பே (Lobito Bay) ஆகிய இடங்களிற் சென்று முடிவடைகின்றது. எலிஸபெத்வில்லிலிருந்து 1,334 மைல்கள் தொலைவுகொண்ட இப் பிரயாணம் முடிய மூன்று நாள்கள் ஆகின்றன. இதே சமயத்து, இந்தப் புகைவண்டித் தொடரும், எலிஸபெத்வில் நகரிலிருந்து பெய்ராவிற்குச் செல்லும் இருப்புப்பாதையும் சேர்ந்து ஆஃப்ரிக்காவின் குறுக்காகக் குடக்கிருந்து குணக்கிற்குத் தொடர்ச்சியான புகைவண்டிப் போக்குவரத்தை அளிக்கின்றன. மேற்கூறியவற்றையெல்லாம் ஒருங்கே கருதின், காங்கோ சுமார் 3,200 மைல் தொலைவு கொண்ட இருப்புப்பாதைகளைப் பெற்றிருக்கிறது.

பெல்ஜியன் காங்கோவினுள் இருக்கும் முக்கியமான தலங்கள் அனைத்தும் விமான வழிகள்மூலம் இணைக்கப்பெற்றுள்ளன. இந்த விமான வழிகள் மற்ற ஆஃப்ரிக்க நாடுகளுடனும் ஐரோப்பாவுடனும் போக்குவரத்து வைத்துக்கொண்டுள்ளன.

பெல்ஜியன் காங்கோ முழுவதிலும் கடாங்கா ஒன்றுமட்டுந் தான் கனிப் பொருள் வளத்தின் மூலமாகும் எனக் கூறிவிடற் கில்லை; இதேபோல், செம்பு ஒன்றுதான் கடாங்காவின் கனிப் பொருள் என்றும் உரைத்தற்கில்லை. ஆயினும், கனிப்பொருள் உற்பத்தியில் செம்பு மிகப்பெரிய கூறாக விளங்குகின்றது. 1938-ல் கடாங்காவின் செம்பு உற்பத்தி 124,000 மெட்ரிக் டன்களாக இருந்தது; இரண்டாம் உலகப் போரின்போது இதன் உற்பத்தி 166,000 டன்களாகப் பெருகியது. இதையடுத்து ஏற்பட்ட தாழ்விற்குப் பின்னர் செம்பு உற்பத்தி திரும்பவும் 1956-ல் 250,000 டன்கள் என்னும் உச்ச அளவை எட்டிப்பிடித்தது. இங்குச் செம்பு வெட்டியெடுக்குந் தொழில் 'யூனியன் மினியெர் டு ஹாட் கடாங்கா (Union Miniere du Haut Katanga) என்னும் நிறுவனத்தின் கட்டுப்பாட்டின்கீழ் இயங்கிவருகின்றது. இப் பிரதேசத்தில் இந் நிறுவனம் பல பெரிய உருக்காலைகளை நிருமாணித்துள்ளது. வெள்ளீயம் (tin), கோபால்ட் (cobalt), துத்தநாகம் (zinc) ஆகிய உலோகங்களும் இங்கு வெட்டியெடுக் கப்பெறுகின்றன. ரேடியத்தைப் (radium) பிரித்தெடுக்கும் பொருட்டு யுரேனியம் தாதுக்கள் பெல்ஜியத்திற்கு அனுப்பப் பெறுகின்றன. கடாங்காவிற்கு வெளியே, கஸாய் ஆற்றின் மேல் பகுதியில், மிகப்பெரிய அளவில் வைர வைப்புகள் காணப் பெறுகின்றன. இவ் வைப்புகள் பெல்ஜியன் காங்கோவை யடுத்த போர்த்துகீசியப் பகுதியிலுள்ள வைர வயல்களின் ஒரு தொடர்ச்சியே. 1956ஆம் ஆண்டு 14 மில்லியன் காரட்டுகள் வைரத்தை பெல்ஜியன் காங்கோ உற்பத்தி செய்தது. இது பெரும்பாலும் தொழில் வைரமாகத்தான் (industrial diamond) இருந்தது. தங்கம் இங்குப் பல மாவட்டங்களில், முக்கியமாக வடகிழக்குக் கோடியில் ஆல்பெர்ட் ஏரிக்கு மேற்கிலுள்ள கிலோ (Kilo) சுரங்கங்களில் வெட்டியெடுக்கப்பெறுகிறது. ஆண்டு தோறும் வெட்டியெடுக்கப்பெறும் தங்கத்தின் அளவு 300,000-லிருந்து 400,000 ஃபைன் ட்ராய் அவுன்ஸுகள் (fine troy ounces) வரையுள்ளது.

இந் நாட்டின் பரப்பெங்கணும் தாழ்ந்த உயரங்களில் எண்ணெய்ப் பனை செழித்து வளர்கின்றது. இதன் பழங்களை வெகுகாலமாக ஆதிவாசிகளே சேகரித்துவருகின்றனர். முதலாம் உலகப் போர்க் காலத்திற்குப் பின்னரிருந்து ஐரோப்பியக் கம்பெனிகள் எண்ணெய்ப் பனை மரங்களைப் பெருந் தோட்டங் களில் வளர்த்துப் பயிரிட்டுவருவதன்மூலம் எண்ணெய்ப் பனைத் தொழிலின் வளர்ச்சியின் வேகம் பெருகியுள்ளது. இக் கம்பெனி

களுள் ஹ்யூலெரீஸ் டு காங்கோ பெல்ஜ்—யூனிலீவர் [Huileries du Congo Belge (Unilever)] என்பது இங்குக் குறிப்பிடத்தக்கது. இக் கம்பெனிகள் பெருமளவு எண்ணெய் பனைமரங்களைப் பயிரிடுவதுடனும், எண்ணெய்ப் பனம்பழங்களைப் பேரளவில் வாங்குவதோடும் நின்றுவிடாது, தற்கால வசதிகளோடுகூடிய ஆலைகளில் பனம்பழத்தின் வெளித்தோலிலிருந்து (pericarp) எண்ணெயையும் எடுக்கின்றன. பனங்கொட்டை எண்ணெய் (palm kernel oil) என்னும் வேறொரு பொருள் உள்ளூர் உபயோகத்திற்கென்று மட்டுமே இறக்கப்படுகிறது. எண்ணெய்ப் பனங்கொட்டைகள் மிகுந்த அளவில் ஏற்றுமதியாக்கப்பெறுகின்றன. இறக்குமதி செய்யும் நாடுகளில் இவற்றிலிருந்து எண்ணெய் தயாரிக்கப்பெறுகின்றது. இரண்டாம் உலகப் போருக்கு முன்னர் பெல்ஜியம் காங்கோவினின்றும் ஏற்றுமதியான பனங்கொட்டைகளின் அளவு பனையெண்ணெய் ஏற்றுமதியைக் காட்டிலும் வெகுவாக உயர்ந்திருந்தது. ஆனால், போரின் போது பனையெண்ணெயின் அளவு உயர்ந்தது. இன்னுங்கூடப் பனையெண்ணெய் ஏற்றுமதிதான் அதிக அளவைக் கொண்டதாக இருக்கின்றது.

பருத்திப் பயிரும் பெருமளவில் விளைவிக்கப்பெறுகின்றது. 1938ஆம் ஆண்டிலிருந்து 1956ஆம் ஆண்டு வரைப்பட்ட காலத்தில் பருத்தி விளைந்த பரப்பு 800—900,000 ஏக்கர்களாக இருந்தது; மொத்த உற்பத்தி 120 மில்லியன் பவுண்டுகளாக அதிகரித்தது. காப்பிப் பயிரும் இங்கு மதிக்கத்தகும் அளவில் பயிரிடப்பெறுகிறது. ரப்பர் பயிரிடல் போர்க்காலத்துப் புத்துயிர் பெற்றது. உயர்நிலப் பரப்புகளில் மட்டுந்தான், காட்டாக, மேல்கடாங்கா பீடபூமியிலும் (5,000 அடிக்கு மேற்பட்ட உயரம்), கிழக்கு எல்லைப்புறப் பகுதிகளிலுமே—கால்நடை வளர்த்தல் நடைபெறுகிறது. உண்மையில், மேய்ச்சல் தொழில் பேரளவில் கடைப்பிடிக்கப்பெற்றுவரும் ஒரே பிரதேசம்முன்னைய ஜெர்மன் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்காவின் வடகிழக்கு ஓரப்பகுதியான ருவாண்டா-உருண்டி (Ruanda-Urundi) ஆகும். கிவு ஏரியையும் டாங்கனீகா ஏரியின் வடமுனையையும் சார்ந்துள்ள இந்த உயர்நிலப் பகுதி வேல்ஸினைப்போல் ஏறக்குறைய மும்மடங்குப் பரப்புடையது. இது ஆஃப்ரிக்காவில் மக்களடர்த்தி மிகவுயர்ந்த மாவட்டங்களுள் ஒன்றாகவும் விளங்குகிறது. இங்குச் சதுரமைலுக்கு 200 பேர் வீதம் வசிக்கின்றனர். ருவாண்டா-உருண்டியில் 1 மில்லியன் கால்நடைகளும், ½ மில்லியன் செம்மறியாடுகளும், 1½ மில்லியன் வெள்ளாடுகளும் இருப்பதாக மதிப்பிடப்பெற்றுள்ளது.

மற்றை ஆஃப்ரிக்க நாடுகளுக்கு ஏற்பட்ட அனுபவத்திற்கு எதிராக, இரண்டாம் உலகப் போரின் விளைவாக பெல்ஜியன் காங்கோவின் ஏற்றுமதிச் சரக்குகள் தமது அளவிலும் மதிப்பிலும் உயர்ந்தன. 1956-ல் நாணயமாற்று வீதத்தின் அளவு 140 பெல்ஜியன் ஃப்ராங்குகளுக்கு 1 ஸ்டெர்லிங் பவுண்டாக இருந்த போது, இந் நாட்டின் இறக்குமதிச் சரக்குகளின் மதிப்பு 20,108 மில்லியன் ஃப்ராங்குகளாகவும் (144 மி. பவு.), ஏற்றுமதிச் சரக்குகளின் மதிப்பு 26,463 மில்லியன் ஃப்ராங்குகளாகவும் (190 மி. பவு.) இருந்தன. இதர ஆஃப்ரிக்க நாடுகளில் இருப்பதைப் போன்றே, பெல்ஜியம் காங்கோவிலும் போக்குவரத்துச் சாதனங்களும், மற்றச் செய்தொழிற் பொருள்களுமே—சிறப்பாக நெசவுப் பொருள்கள்—இறக்குமதியின் பெரும்பகுதியை ஆக்கின. ஏற்றுமதியில் 40 சதவீதத்திற்கும் மேற்பட்ட அளவிற்குச் (78 மி. பவு.) செம்பும், 8 சதவீதத்தினும் சற்று அதிகமான அளவிற்குக் காப்பியும் (16 மி. பவு.), 7 சதவீதத்திற்குப் பருத்தியும் (13 மி. பவு.), 5-லிருந்து 6 சதவீத அளவிற்குப் பனை எண்ணெயும் [(10.6 மி. பவு.), பனங்கொட்டைகளின் அளவு மொத்தத்தில் 10 சதவீதம்], 5 சதவீதத்திற்கு வைரமும் (9.6 மி. பவு.), 4 சதவீத அளவிற்கு (7·4 மி. பவு.) ரப்பரும் ஏற்றுமதியாயின. மொத்தத்தில் இவை யாவும் சேர்ந்து தங்கத்தைத் தவிர்த்துள்ள பிற ஏற்றுமதிப் பொருள்களில் 70 சதவீத அளவினைக் கொண்டவையாக (642 மி. ஃப்ராங்க்குகள், 4·6 மி. பவு.) இருக்கின்றன. காங்கோவின் இறக்குமதியில் மூன்றிலொரு பங்கிற்கும் மேற்பட்ட அளவை பெல்ஜியம் அளித்தது. தங்கத்தைத் தவிர்த்துள்ள ஏற்றுமதிப் பொருள்களில் பாதிக்கும் அதிகமான அளவை பெல்ஜியமே பெற்றுக்கொண்டது.

பெல்ஜியன் காங்கோவின் முன்னேற்றத்தில் ஒரு சிறப்பான அமிசம் அந் நாடு தடையிலா வாணிபப் பகுதியினுள் சேர்க்கப் பெற்றதே ஆகும். இத்தகை வாணிபப் பகுதி 1885ஆம் ஆண்டில் பெர்லின் (Berlin) மாநகரத்தில் நடைபெற்ற மாநாட்டின்போது அதில் கலந்துகொண்ட வல்லரசுகள் ஏற்படுத்திய காங்கோ வடிநில உடன்படிக்கையின் (Congo Basin Treaty) மூலம் நிறுவப் பெற்றது (பக்கம் 5-ஐப் பார்க்கவும்).

போர்த்துகீசிய ஆஃப்ரிக்கா

போர்த்துகீசிய ஆஃப்ரிக்காவை அங்கோலா அல்லது போர்த்துகீசிய மேற்கு ஆஃப்ரிக்கா, மொஸாம்பிக் (Mozambique) அல்லது போர்த்துகீசியக் கிழக்கு ஆப்ஃரிக்கா என்னும்

இருபெரும் பிரிவுகளாகப் பகுக்கலாம். ஆஃப்ரிக்காவிற்குப் புறம் பாயுள்ள பல தீவுகளைத் (ஆஃப்ரிக்கத் தீவுகளின் கீழ்ப் பார்க்கவும், பக்கம் 189) தவிர்த்து மற்றொரு சிறிய தலைநிலப் பரப்பும் போர்த்துகீசிய ஆஃப்ரிக்காவைச் சேர்ந்தது. இச் சிறிய நிலப் பரப்புதான் போர்த்துகீசிய கினி (Portuguese Guinea) எனப்பெறும். இது ஃபிரெஞ்சு மேற்கு ஆஃப்ரிக்கவினுள், ஆனல், அதைச் சாராததாக உள்ளது. இதைச் சூழ்ந்து ஃபிரெஞ்சு கினியும், காம்பியாவிற்குத் (Gambia) தெற்கே ஸெனிகாலிலுள்ள கஸமான்ஸ் (Casamance) என்னும் பகுதியும் காணப்பெறு கின்றன. போர்த்துகீசிய கினி 14,000 சதுர மைல்கள் பரப்பு (வேல்ஸின் பரப்பைப்போல் இரு மடங்கு) உடையது. ஆஃப்ரிக் காவின் சராசரி மக்கள் அடர்த்தியோடு ஒப்பிடின், இது சார்பான அடர்த்தி மிக்கது (சதுர மைல் ஒன்றுக்கு 39 பேர்). இதன் மக்கள்தொகை 541,000 ஆகும். இதன் கடற்கரை மிகவும் உடைபட்டுக் காண்கிறது. இதன் தலைநகரான புஸ்ஸாவோ (Bussao), அளவிலே மிகப்பெரிய கப்பல்களும் தங்குவதற் கேற்ற வசதிகளைப்பெற்ற துறைமுகத்தைக்கொண்டு விளங்கு கிறது. போர்த்துகீசிய கினி தாழ்ந்த உயரமுடைய நிலப் பரப்பாகும். இதன் தென்கிழக்கில் நிலத்தின் உயரம் சுமார் 600 அடி. போர்த்துகீசிய கினி, எண்ணெய்ப் பனை விளைச்சல் நடைபெறும் பரப்பின் வட எல்லையாம். சாதாரண மாக இப் பகுதி 12,000-லிருந்து 14,000 டன் வரைப்பட்ட அளவு பனங்கொட்டைகளையும், 1,000 டன் பனை எண்ணெ யையும் ஏற்றுமதி செய்கிறது. இங்கு வேர்க்கடலையும் பெருவாரி யாகப் பயிராகின்றது. தோல் நீக்கிய வேர்க்கடலையின் ஏற்றுமதி சராசரி 30,000 டன்களாக இருக்கிறது. 1954ஆம் ஆண்டில் இப் பரப்பில் இறக்குமதியானவற்றின் மதிப்பு £2.15 மி. என்ற வாறும், ஏற்றுமதியானவற்றின் மதிப்பு £ 2.3 மி. என்றவாறும் இருந்தன.

பெல்ஜியன் காங்கோவிற்கும் தென்மேற்கு ஆஃப்ரிக்கா விற்கும் இடையே சுமார் 1,000 மைல்களுக்குக் கடற்கரை நெடுகிலும் அமைந்து கிடக்கும் அங்கோலா (Angola), தன் வடபகுதியில், பெல்ஜியன் காங்கோவில் இருப்பதைப்போன்று பசுஞ்செடிகளும், பின்னல் பின்னல்களாக உள்ள கொழுங் கொடிகளும் நிரம்பப்பெற்றுள்ளது; தன் தென்பகுதியிலோ, தென்மேற்கு ஆஃப்ரிக்காவைப் பிரதிபலிக்கும் கொடுவரட்சியைக் கொண்டு விளங்குகிறது. உள்நாட்டில் இது வடரொடீஷியாவின் மேற்கு எல்லையாம். ஆஃப்ரிக்க மக்கள் வாழும் பெருநிலப்

பரப்புகளுள் அங்கோலாவும் ஒன்று. 481,000 சதுரமைல் பரப்புக்கொண்ட அங்கோலா (பெல்ஜியன் காங்கோவின் அளவில் பாதிக்குச் சிறிது அதிகம்), 1955ஆம் ஆண்டில் 50,000 வெள்ளையினத்தவர் உட்பட 4¼ மில்லியன் மக்கள் தொகையைக் (சதுர மைலுக்கு 8-லிருந்து 9 பேர் வரை) கொண்டிருந்தது. இதன் கடற்கரை பொதுவாகத் தாழ்ந்த உயரமுடையதாயும் வறண்டும் உள்ளது. குளிர்மையான பெங்க்வெலா நீரோட்டத்தின்மீது கடப்பதனால் தண்மையுற்ற மேல்காற்றுகள் (westerlies) உள்நாட்டு உயர்நிலப் பகுதியை அடையுங்காறும் இப் பிரதேசத்திற்கு மழையைக் கொணருவதில்லை. அங்கோலா கடற்கரையின் வடபாதியில் மட்டுமே திறந்த ஸவானா புல்வெளிகள் தோன்றும் அளவிற்குப் போதுமான மழை [முன்னர் ஸெய்ண்ட் பால் டா லொவாண்டா (St. Paul de Loanda) எனப்பெற்ற இன்றைய லுவாண்டாவில் (Luanda) பெய்யும் மழை 12 அங்குலம் அளவினது.] பெய்கிறது. இப் புல்வெளிகளில் எண்ணெய்ப் பனை ஏராளமாகச் செறிந்து வளர்ந்து கிடக்கின்றது. இன்னும் தெற்கில் தாவரத்தின் அடர்த்தி குறைவுறுகிறது; ஆறுகளது பொங்குமுகங்களிற்றான் மகிழ்வூட்டும் பாலைவனச் சோலைகள் காணப்பெறுகின்றன. இறுதியில் மிகவும் தெற்கே வருடத்திற்கு ஓரங்குல மழைகூடப் பொழிவதில்லை யாதலால், எங்கணும் காட்சியளிப்பது எல்லையில்லாமைபோல் பரந்து கிடக்கும் பாலைவனமே.

கடற்கரைக்குப் பின்புறத்தே நிலம் விரைவாக உயர்கின்றது. வடக்கே கடற்கரைக்கு வெகு அணிமையில் கம்பீரமாக ஓங்கி உயர்ந்து நிற்கும் செங்குத்துச் சரிவுகள் மிகுந்த மழையைப் பெறுகின்றன. எனவே, ஈங்கு அயனமண்டல வனாந்தரங்கள் மிகுதி. ஆனால், தென்பகுதியிலோவெனில், நிலம் கரடுமுரடாக அமைந்து மழையின்றிக் கிடக்கின்றது. நிவந்துள்ள இம் மலைச்சரிவுகளின் மத்தியப் பகுதியில் நிலம் பீடபூமியாகத் தொடர்கின்றது. இம் மத்தியப் பீடபூமி அதன் தென்புறத்தே உயரம் மிகுந்தும் (3,500 அடியிலிருந்து 6,000 அடிவரை), வடபுறத்தே தாழ்ந்தும் (எங்கும் 3,000 அடிக்கு மேலில்லை) இருக்கின்றது. கிழக்கே இப் பீடபூமி காங்கோ, ஸாம்பெஸி ஆறுகளின் வடிநிலங்களை நோக்கிச் சரிகின்றது. அங்கோலாவின் பழங்குடிகள் எல்லாம் மக்காச் சோளம், பீன்ஸ், மானியாக் (Manioc) முதலிய கூலங்களைப் பயிரிட்டுவருகின்றனர். இங்குக் கம்பனிகளாலும் தனிப்பட்டவர்களாலும் காப்பி, எண்ணெய்ப் பனை, ஸிஸால் (sisal) பருத்தி ஆகிய பயிர்த் தோட்டங்கள் ஏற்பட்டுள்ளன. இத் தோட்டங்

களின் உற்பத்தி உலகப் போருக்கு முன்பிருந்ததைவிட அதற்குப் பின்னர் வெகுவாகப் பெருக்கமடைந்துள்ளது. பீடபூமியின் உயர்ந்த பகுதிகளில் பல வெள்ளையர் குடும்பங்கள் தமது இருப்பிடங்களை அமைத்துக்கொண்டு ஆடு, மாடு, குதிரைப் பண்ணைத் தொழிலைக் கைக்கொண்டுள்ளனர். இப் பகுதியில் $1\frac{1}{4}$ மில்லியன் கால்நடைகளும், $\frac{1}{2}$ மில்லியன் வெள்ளாடுகளும் செம்மறியாடுகளும், $\frac{1}{4}$ மில்லியன் பன்றிகளும் இருக்கின்றன. இங்குக் காடுகளுக்கும் புற்றரை அடங்கிய சமவெளிகளுக்கும் இடையிடையே இலையுதிர்காடுகள் வளர்ந்துள்ளன. இம் மேட்டு நிலப்பரப்பு வளம் மிக்கது. காரணம் என்னை? அட்லான்டிக் பெருங்கடலை நோக்கி மேற்காக ஓடும் ஆறுகளும் [முக்கியமாகக் குவான்ஸா (Cuanza), குனீன் (Cunene)] வடக்காக ஓடிக் கஸாய் ஆறுடனும், கிழக்காகப் பாய்ந்து ஸாம்பெஸி ஆறோடும் கலக்கும் மற்ற ஆறுகளுமே அங்கோலாவின் நீர்மையைப் பெருக்கியுள்ளன. உண்மையில் இம் மத்தியப் பீடபூமி நன்கு உயர்ந்த (8,000—9,000 அடி) ஒரு மிகப் பெரிய நீர்பிரி மேடாகும். தென்மேற்கிலுள்ள சல்லா மலைகள் (The Challa Mountains) 7,000 அடிக்கும் மேலாக உயர்ந்தவை.

கடற்கரைமீதுள்ள பல இடங்களிலிருந்து கிளம்பும் நான்கு இருப்புப்பாதைத் தொடர்கள் உள்நாடு நோக்கி ஓடுகின்றன. இத் தொடர்களின்மூலம் உள்நாட்டில் விளையும் பயிர்களைச் சந்தைகட்கு அனுப்புதல் இயன்றுள்ளது. மேலும், இதைவிட முக்கியமாகக் கடாங்காவும், வட ரொடீஷியாவிலுள்ள செம்புச் சுரங்கங்களும் கடற்கரையுடன் இணைப்புப்பெற்றுள்ளன. ஆகவே, இவற்றைக் கடத்தலும் எளிதாகின்றது. இப் புகைவண்டித் தொடர்கள் யாவும் வெவ்வேறு கம்பெனிகளுக்கு உரியனவாயும், வெவ்வேறு கேஜ் கொண்டவையாயும் இருக்கின்றன. இவற்றுள் மிக வடக்கே ஓடும் பாதை (மீட்டர் கேஜ்) லுவாண்டாவிலிருந்து கிழக்காக 280 மைல்கள் தொலைவிற்கு மலாஞ்சு (Malange, 3,000 அடி)வரையிலும் செல்லுகின்றது. 1575ஆம் ஆண்டு நிறுவப்பெற்றதும், 1927 முதற்கொண்டு அங்கோலா காலனியின் தலைநகருமான லுவாண்டா, மற்றை நகரங்கள் எல்லாவற்றினும் பெரியது. இதன் மக்கள்தொகை இதில் வசிக்கும் 10,000 வெள்ளையர்கள் உட்பட 60,000. இந் நகரம் மேல், கீழ் என்னும் இரு நகர்ப்பகுதிகள் அடங்கியது. மேல்நகரம் கடல் மட்டத்திலிருந்து 150 அடி உயரம் கொண்டது. லுவாண்டா நகரம் ஆழம் மிக்கதொரு துறைமுகத்தைப் பெற்றுள்ளது. இதற்கு அப்பால் கடற் பகுதியிலுள்ள ஒரு தீவு இத் துறைமுகத்திற்குப்

பாதுகாப்பை அளிக்கின்றது. அணிமைக் காலம் வரையில் இத் துறைமுகத்தை அணுகும் கப்பல்கள் துறைமுகத்திற்குச் சிறிது தொலைவிலேயே சில இடங்களில் (roadsteads) தங்கவேண்டிய திருந்தது. ஆனால், இப்போது இத் துறைமுகம் 35அடி ஆழத்தைக் கொள்ளுமாறும், சுமார் ½ மைல் நீளத்திற்குக் கப்பலில் சரக்கு ஏற்றி இறக்குமிடங்கள் (quays) அடங்கியதாகவும் அமைக்கப் பெற்றுள்ளது.

மேற்கூறப்பெற்ற இருப்புப்பாதைத் தொடர்களுள் மிகத் தெற்கே ஓடும் மொஸ்ஸாமீட்ஸ் ரெயில்வே (Mossamedes Railway) 3½ அடி அகலங் கொண்டது. மொஸாமீட்ஸ் என்னும் சிறிய துறைமுகப் பட்டினத்தினின்றும் கிளம்பும் இந்த ரெயில்வே சல்லா மலைத்தொடரின் வரண்ட செங்குத்துச் சரிவின்மீது ஏறி ஹுயீலா பீடபூமியை (Huila Plateau) அடைகின்றது. இதற்குள் அது 200 மைல்களைக் கடக்கவேண்டியுள்ளது. இவ்விருப்புப் பாதை வடரொடீஷியாவின் பரோட்ஸ்லாந்து எல்லையில் (Barotseland frontier) முடிவடைகிறது.

இவ்விரண்டு இருப்புப் பாதைகட்கும் இடையே மற்றோர் இருப்புப் பாதை ஓடுகிறது. இப் பாதை போர்ட் அம்பாயினி லிருந்து (Porto Amboin) உள்நாடு நோக்கி 62 மைல் தொலைவு ஓடுகிறது; பின்பு உள்நாட்டில் காப்பி, எண்ணெய்ப் பனைத் தோட்டங்களடங்கிய குன்றுப் பகுதியின் வழியே சென்று இறுதி பெறுகின்றது. இச்சிறியதொடர் ஊர்தி 2அடி அகலங்கொண்டது.

இவ்விருப்புப் பாதைகள் பயனளித்தபோதிலும், இவற்றைக் காட்டிலும் முக்கியத்துவத்தில் மிகுந்தது பெங்க்வெலா ரெயில்வேயே (Benguela Railway) ஆகும். இப் பாதை தென் ஆஃப்ரிக்காவில் சாதாரணமாகக் காணப்பெறும் அகலத்தைத் தான் (3 அடி 6 அங்.) தானும் கொண்டிருக்கிறது. அங்கோலா வில் இப் பாதையின் நீளம் 835 மைல்கள். அங்கோலாவிற்கும் அப்பால் இப் பாதை தொடர்ந்து, பெல்ஜியன் காங்கோவினூடே ஓடிக் கடாங்காவை அடைந்ததன் பின்னர், ரொடீஷிய ரெயில் வேக்களோடு இணைந்துவிடுகிறது. இவ்வண்ணம் இத் தொடர் ஊர்திகளின் வாயிலாகக் கண்டத்தின் குறுக்கே 2,953 மைல் தொலைவிற்குத் தொடர்ச்சியான இருப்புப்பாதைப் போக்கு வரத்து ஏற்பட்டுள்ளது. இப்போக்குவரத்து கிழக்குக்கரைமீதுள்ள பெய்ரா (Beira) வரையிலும் நடைபெறுகிறது. அங்கோலாவைச் சார்ந்த பகுதியில் தொடர்-ஊர்திப் பாதை பெங்க்வெலா விற்கு 22 மைல் வடபாலுள்ள லொபிட்டோ பேயில்(Lobito Bay)

தொடங்குகிறது. இவ் வளைகுடா 3 மைல் நீளமும், 400 கெஜ அகலமுமுடைய ஒரு மணல்திட்டின் (sand spit) மூலம் உருவாகியதாம். நிலத்தோடு இணைந்திருக்கும் அம் மணல் திட்டுக் கடற்கரைக்கு இணையாகவுள்ளது. இத்தகைய அமைப்பின் பயனைச் சுமார் 1 மைல் தொலைவிற்குச் சிறந்த பாதுகாப்பும், மிகுந்த ஆழமும் கொண்ட நீர்வெளி ஏற்பட்டுள்ளது. அங்கோலாவின் கடற்கரைப் பகுதியிலேயே இங்குதான் மிகச் சிறந்த துறைமுகம் எழுந்திருக்கின்றது. எல்லா வசதிகளும் அடங்கி விளங்கும் இத் துறைமுகத்தினுள் 1953ஆம் ஆண்டில் 3 மில்லியன் டன் எடை கொண்ட 500-க்கும் மேற்பட்ட கப்பல்கள் நுழைந்தன. பெங்வெலாவினின்றும் 8 மைல் தொலைவில் இருக்கும் காடும்பெலா ஆற்றிலிருந்து (Catumbela river) செல்லும் ஒரு குழாயே 20,000-லிருந்து 30,000 மக்கள்வரை வாழும் இந் நகரத்திற்குக் குடிநீர் வழங்குகிறது. காடும்பெலா ஆற்றிலிருந்தே மின்சார வசதியும் மின்விசையும் இந் நகரத்திற்குக் கிட்டுகின்றன. போர்த்துகீசியக் குடியிருப்புகள், அடிமைகளின் சந்தைகள் முதலியவற்றுள் பழைமை வாய்ந்த ஒன்றாகத் திகழும் பெங்வெலாவில்—இது அங்கோலாவின் ஒரு முக்கியமான துறைமுகமெனினும், அளவிலும் வர்த்தகத்திலும் இதை லொபீட்டோ துறைமுகம் விஞ்சுகிறது—பெங்வெலா இருப்புப்பாதை உள்நாடு நோக்கித் திரும்பப் படிப்படியாக ஏறி மத்தியப் பீடபூமியை அடைகிறது. இப் பீடபூமியின்மீது அப் பாதை 6,000 அடி உயரத்தில் அமைந்துள்ளது. அதன் 248ஆம் மைலில் விலா ராபெர்ட் வில்லியம்ஸ் (Vila Robert Williams) என்னும் நகரம் இருக்கிறது; இதை முன்னாளில் காலா (Caala) எனக் கூறுப. ஆனால், சர் ராபர்ட் வில்லியம்ஸ் என்னும் பெரியாரை நினைவூட்டும் வகையில் காலா என்னும் பெயர் மறைந்து விலா ராபெர்ட் வில்லியம்ஸ் என ஆயிற்று. இப் பெரியாரது தொழில் துணிவு, அவர் காட்டிய ஆர்வம், செலுத்திய ஊக்கம், வெளிக்கொணர்ந்த செயல்திறன் ஆகியவைமூலந்தான் பற்பல இடர்ப்பாடுகளிடையேயும் அவ்விருப்புப்பாதை உருவாயிற்று. 266ஆவது மைலில் இருப்பது முன்னாளில் ஹுவாம்பா (Huamba) என விளிக்கப்பெற்ற இந் நாளைய நியூ லிஸ்பன் (லிஸ்பன்) நகரமாகும். இந் நகரம் அங்கோலாவின் உள்நாட்டு நகரங்களுள் மிகவும் சிறந்தது. இது பெருஞ்சாலைகள் பல கூடுமிடம். தொடர் ஊர்திகளைப் பழுது பார்க்கும் வேலைக்கூடங்கள் பல ஈங்கு உள. இந் நகரத்தின் பெயர் மாற்றப்பெற்ற ஆண்டான 1928-லிருந்தே இந் நகர் அங்கோலாவின் தலைநகராக ஆகவிருக்கும் ஒன்றாகும். ஆனால், இதுகாறும் (1958) லுவாண்டாவினின்று செய்யவேண்டிய மாற்றம் ஏற்பட

வில்லை. காங்கோ எல்லைக்கு அணிமையில், மேற்கூறிய இருப்புப் பாதை கீழ்நோக்கி இறங்கி, இறுதியில் காங்கோ எல்லைக் கோட்டினை முட்டியுள்ள இடத்தில் 3,600 அடி உயரத்தில் ஓடு கின்றது.

இரண்டாம் உலகப் போரின்போது போர்ச்சுகல் எத் தரப்பின ரோடும் சேராது நடுநிலைமைக் கொள்கையைப் பின்பற்றியதால், ஆஃப்ரிக்காவின் சில பகுதிகளைப்போல் அத்துணை அளவிற்குப் போர்த்துகீசியக் காலனிகள் பாதிக்கப்படவில்லை. 1938ஆம் ஆண்டிலிருந்து 1947ஆம் ஆண்டுவரைப்பட்ட 10 ஆண்டுகளில் அங்கோலாவின் ஏற்றுமதிப் பொருள்கள் அளவிலுங்கூடப் பெருகி விட்டன. இதே சமயத்தில் அவற்றின் மதிப்போ கிட்டத்தட்ட மும்மடங்காயிற்று. 1928ஆம் ஆண்டிலிருந்தே அங்கோலாவின் செலாவணி அலகு அங்கோலார் (Angolar) ஆகவிருக்கிறது. இந்த அலகு போர்த்துகீசிய எஸ்கியுடோவின் (escudo) மதிப்பிற்குச் சமம். 80 எஸ்கியுடோக்கள் கொண்டது ஒரு பிரிட்டிஷ் பவுண்டு என்னும் நாணயமாற்று வீதத்தின் அடிப்படையில் கருதின், 1955-ல் அங்கோலாவின் இறக்குமதிச் சரக்குகள் தமது மதிப்பில் 33 மி. பவுன்களாகவும், ஏற்றுமதிப் பொருள்கள் 35 மி. பவுன்களாகவும் இருந்தன. ஏற்றுமதிச் சரக்குகளுள் 45 சதவீதம் (16 மி. பவு.) காப்பியாகவும், 12 சதவீதம் வைரமாகவும், ஸிஸால் (sisal) இழை (fibre) ஒவ்வொன்றும் 7 சதவீதமாகவும் (£ 2½ மி.) இருந்தன. அங்கோலாவின் இறக்குமதியில் 50%ஐப் போர்ச்சுகல் அளித்தது. இதன் ஏற்றுமதியில் சுமார் 50%ஐ அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளும் போர்ச்சுகலும் தமக்கிடையே சரிசமமாகப் பகிர்ந்து கொண்டன.

மொஸாம்பிக் (Mozambique) அங்கோலாவைக் காட்டிலும் பரப்பில் சுருங்கியது; மொஸாம்பிக்கைப்போல் அவ்வளவு அடக்க மான அமைப்பு இதற்கில்லை; ஆனல், அங்கோலாவைவிட மக்க ளடர்த்தி மிக்கது. இம் மாநிலம் தனக்குரியதாக்கிக்கொண்டுள்ள 30,000 சதுர மைல் பரப்பில் 6 மில்லியன் மக்கள் வாழ்கின்றனர். எனவே, இதன் மக்களடர்த்தி ஒரு சதுர மைலுக்கு 20 பேர் என ஆகிறது. அட்சரேகை அளவில் 16 டிகிரிகளுக்குப் பரந்துள்ள மொஸாம்பிக் நெய்தல் நிலமாகும். இதன் கடற்கரை மிகவும் ஒழுங்கற்றுப் பேரளவில் உடைபட்டுக் காண்கிறது. நேடாலின் வட பாலுள்ள தென் மொஸாம்பிக் மாவட்டங்கள், கடற் கரைக்கும் ஸ்வாஸிலாந்திற்கும் (Swaziland) இடையே சுமார் 50மைல் அகலங்கொண்டு விளங்கும் பகுதியொன்றினில் அடங்கிக்

கிடக்கின்றன. இம் மாநிலத்தின் வடக்கே கடற்கரைக்கும் நியாஸா ஏரிக்கும் இடையேயுள்ள அகலம் 400 மைல்கள்; மொஸாம்பிக்கை இரு சமகூறுகளாக்கும் வகையில் பாய்ந் தோடும் ஸாம்பெஸி ஆற்றின் போக்கையொட்டி இம் மாநிலம் சுமார் 700 மைல்கள் நீளத்திற்குப் பரவியிருப்பதன்மூலம் தென், வட ரொடீஷியாக்களுக்கு இடையே போர்ச்சுகல் நாட்டைச் சார்ந்த நிலப்பரப்பைப் புகுத்தியுள்ளது. இதற்கு எதிராக, நயாஸா ஏரியினின்று ஏறக்குறைய ஸாம்பெஸிவரையிலும் விரியும் பிரிட்டிஷ் நயாஸாலாந்து, மொஸாம்பிக்கின் மையப் பகுதி யினுள் நுழைந்துள்ள ஓர் அந்நியப் பரப்பாக இருக்கின்றது.

ஸாம்பெஸிக்குத் தெற்கே மொஸாம்பிக்கினுடைய பரப்பின் அகலத்தில் காணக்கிடக்கும் ஒழுங்கீனங்கள் பெரும்பாலும் அதன் நெய்தல் நிலத்தினது மாறுபடும் ஆழத்தினுல் ஏற்பட்டவையே. மொஸாம்பிக்கின் தென்பாதியை பிரிட்டிஷ் தென் ஆஃப்ரிக்கப் பின்னிலத்தின் போர்த்துகீசிய முன்கடற்கரை நிலம் (foreshore) என விவரிப்பதுண்டு. இப் பகுதி தென்ரொடீஷியப் பீடபூமியின் ஓரெல்லையான செங்குத்துச் சரிவுவரையிலும் உள்நாடு நோக்கிப் பரவியுள்ளது. ஆனுல், ஸாம்பெஸிக்குத் தெற்கே, மொஸாம் பிக்கின் வடமேற்கில்தான் மேட்டு நிலங்கள் காட்சி தருகின்றன. ஈங்கு அவற்றின் உயரம் ஏறக்குறைய 3,000 அடியாகும். கோரொன்கோஸா (Gorongoza) மலைத்தொடர்களில்தான் 3,000 அடிக்கும் மேற்பட்ட உயரமுடைய (6,300′) பகுதிகளுண்டு. ஸாம்பெஸி ஆற்றுக்கு வடபுறத்தேயும் நீண்டுள்ள மொஸாம்பிக், நயாஸா ஏரியின் தென்கிழக்குக் கரையைத் தனது ஓர் எல்லை யாகக்கொண்டிருக்கும் பீடபூமிவரையிலும் விரிந்து அப் பீட பூமியையும் தன்னுள் அடக்கியிருக்கின்றது. இங்கும்கூட நிலத்தின் சராசரி மட்டம் 3,000 அடிக்கு மேலில்லை. எனினும், இங்கு 5,000 அடி வரையிலும் உள்ள உயர்நிலங்களும் ஆங்காங்கே சில குன்றுகளும் இல்லாமலில்லை. இக் குன்றுகளுள் மிகவுயரிய நமுலி மலை (Namuli massif) 8,000 அடிக்கு உயர்ந்துள்ளது.

இந்தியாவை அடையும்பொருட்டு வாஸ்கோட காமா (Vasco da Gama) என்னும் கடலோடி 1498-ல் தான் மேற் கொண்ட உலகப் புகழ்பெற்ற கடற் பிரயாணத்தின்போது, மொஸாம்பிக் தீவைக் கடந்துசென்றார். அந் நாளில்தான் போர்ச் சுகல் நாடு மொஸாம்பிக்மீது நாட்டம்கொண்டது எனலாம். 1504ஆம் ஆண்டில் இங்கு முதன்முதலாக ஒரு போர்த்துகீசியக் குடியிருப்பு ஏற்பட்டுப் பெருமதிற்சுவர்கள் தாங்கிய ஒரு கோட் டையும் எழுப்பப்பெற்றது. அவ் வாண்டிலிருந்து மொஸாம்பிக்

கின் வரலாற்றில்தான் எத்தனை ஏற்றங்கள், எத்தனை தாழ்வுகள்! அத்தனைக்கும் ஈடுகொடுத்தல்லவா அக் கோட்டைமீது போர்த்துகீசியக் கொடி அடுத்த 4½ நூற்றாண்டுக் காலத்திற்குத் தலைதூக்கி நின்று பட்டொளி வீசிப் பறந்தது! மேற்கூறிய குடியிருப்பைத் தொடர்ந்து மற்றப் போர்த்துகீசியக் குடியிருப்புகள் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்காவில் நிறுவப்பெற்றன. ஆனால், இவை எல்லாவற்றினுள்ளும் மொஸாம்பிக்கே சிறப்பில் மிக்கது. ஒருசில அமிசங்களில் மொஸாம்பிக்கின் அமைப்பு மொம்பாஸா (Mombasa) தீவைப் பெரிதும் ஒத்துள்ளது. ஆனால், மொஸாம்பிக் குடியிருப்புக் கடற்கரையிலிருந்து சுமார் 3 மைல் தொலைவில் அமைந்திருப்பினும், அதைக் கடற்கரையோடு இணைக்கும் ஒரு கால்வாய், பாதுகாப்போடமைந்த ஒரு துறைமுகத்தை மொஸாம்பிக்கிற்கு அளித்துள்ளது. கடற்கரை வர்த்தகத்தில் இத் துறைமுகம் முக்கியத்துவம் வாய்ந்தது. இப் பட்டினத்தில் முதன்முதலில் எழுந்த போர்த்துகீசியக் குடியிருப்பின் பல அமிசங்கள் இன்றும் நின்று நிலவுகின்றன. கிழக்கு ஆஃப்ரிக்காவிலுள்ள குடியிருப்புகள் எவையும் மொஸாம்பிக்கைப் போன்று அத்துணை அளவிற்கு இறந்த காலத்தை நினைவூட்டும் சின்னங்கள் அல்ல. ஆனால், இன்று உலகில் ஏற்பட்டுவரும் முன்னேற்றங்களை நோக்குழி, மொஸாம்பிக் பொருளாதார வளர்ச்சியில் குன்றியது என்பது உண்மையே. எனவே, சிறப்பில் மங்கத் துவங்கிய மொஸாம்பிக், 1907ஆம் ஆண்டில் அதுகாறும் தான் போர்த்துகீசிய கிழக்கு ஆஃப்ரிக்காவின் தலைநகராகத் திகழ்ந்துவந்த பெருமையையும் பொலிவையும் இழந்தது. இதனையடுத்து லொரென்ஸோ மார்கிஸ் (Lourenco Marques) போர்த்துகீசியக் கிழக்காஃப்ரிக்காவின் தலைநகராயிற்று. அரசியல்துறையில் மட்டும் சிறப்புக் குறைவதோடு மொஸாம்பிக் நின்றுவிடவில்லை; வர்த்தகத் துறையிலும் மொஸாம்பிக்கிற்கு இதே கதிதான். பெய்ரா (Beira) இன்று மொஸாம்பிக்கினும் அதிகச் சிறப்புப் பொருந்திய துறைமுகப் பட்டினமாகும்.

போர்த்துகீசியக் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்காவின் இற்றைக் கால முக்கியத்துவத்திற்கு லொரென்ஸோ மார்கிஸ், பெய்ரா நகரங்களின் எழுச்சி ஒரு தலைமையான காரணமாக இடம்பெறுகின்றது. பெருந்தோட்டங்களில் பேரளவில் விளையும் பொருள்களே இத் திணைநிலத்தின் மாபெருஞ் செல்வங்களாம். இந் நிலம் மற்றொரு வகையிலும் மிகுந்த பயனீட்டியுள்ளது; மேலும், தொடர்ந்து ஈட்டும் வளத்தில் பெருகி, பொருளாதாரத் துறையின் பெருக்கத்தில் நிமிர்ந்த நன்னடை போடத் துவங்கியுள்ள ட்ரான்ஸ்வல், தென்ரொடீஷியா ஆகியவற்றை இந்துப் பெருங்கடற்கரையோடு

தொடர்புகொள்ளச் செய்யும் குறுக்கு வழிகள் போர்த்துகீசியக் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்காவிற்கு உரியவை. இதன்மூலம் வர்த்தகத் துறையில் அது பல நன்மைகளைப் பெற்றுள்ளது. அவ்விரண்டனோடும், வட ரொடீஷியா, கடாங்கா ஆகியவற்றோடும் போர்த்துகீசியக் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்கா நடத்திவரும் நடுவழி வர்த்தகம் (transit trade) போர்ச்சுகலைச் சார்ந்த ஆஃப்ரிக்கப் பகுதியில் தொடர்-ஊர்தி நெறிகள் அமைக்கப்பெறுவதையும், துறைமுகங்களிலெல்லாம் தற்கால வசதிகள் ஏற்படுவதையும் தூண்டியுள்ளது. லொரென்ஸோ மார்கிஸ், பெய்ரா ஆகிய இரண்டும் இந் நூற்றாண்டில் அடைந்துள்ள முன்னேற்றம் மேற்கூறிய சூழல்களினாற்றான் பெரும்பாலும் இயன்றது. ஆனால், மற்ற அமிசங்களில் இவை இரண்டும் மிகவும் வேறுபட்டுள்ளன. லொரென்ஸோ மார்கிஸ் 1544ஆம் ஆண்டில் டெலகோவா வளைகுடாவின் உட்புறத்தில் உருவாக்கப்பெற்றது. இப் பகுதி அழகு ததும்பும் ஓர் இயற்கைத் துறைமுகம். ஆனால், இது சுகாதார வசதி பொருந்தியதாக இருக்கவில்லை. மேலும், பல இடர்ப்பாடுகள் இதன் முன்னேற்றத்திற்கு முட்டுக்கட்டையிட்டன. இக் குடியிருப்பு 1887ஆம் ஆண்டிற்றான் நகராட்சியாயிற்று. 1895ஆம் ஆண்டு இது டிரான்ஸ்வல் மாநிலத்தோடு தொடர் ஊர்தி நெறி இணைப்புப் பெற்றதை அடுத்து விரைவாக வளர்ச்சியுறத் துவங்கியது. அவ்வாண்டிலிருந்து லொரென்ஸோ மார்கிஸ் முன்னேற்றப் பாதையில் முன்வைத்த காலைப் பின்வைக்காது, வர்த்தகத் துறையிலும் துறைமுகமாகவும் வியத்தகு முறையில் விரிவடைந்தது. மற்ற வழிகளிலும் ஈங்கு ஏற்பட்டுள்ள சீரிய முன்னேற்றங்களின்மூலம் லொரென்ஸோ இன்று தலைசிறந்த கடற்கரை வாசத்தலமாக மாறியிருக்கின்றது. ஜொஹானீஸ்பர்க் நகரினின்று இங்குப் பலர் வந்து தங்கிச் செல்கின்றனர். இதன் மக்கள்தொகையான 100,000-ல் 25,000 பேர்கள் ஐரோப்பியர்களாவர். தென் ஆஃப்ரிக்கத் தபால் யூனியனில் போர்த்துகீசியக் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்காவின் சேர்ப்பும், மேலும் மொஸாம்பிக் மாநாட்டில் அது அங்கம் வகிக்கும் அனுமதி பெற்றமையும் தென் ஆஃப்ரிக்கா, போர்த்துகீசியக் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்கா ஆகிய இரண்டனிடையே இருந்துவரும் நெருங்கிய நட்புறவை மெய்ப்பிக்கின்றன. தென் ஆஃப்ரிக்கச் சுரங்கங்களில் வேலையாற்றுவதற்காகப் பணியாள்கள் மொஸாம்பிக்கில் சேர்த்துக்கொள்ளப்பெறுவதற்கும், இவ்விரு நாடுகள் தாம் உற்பத்தி செய்த பொருள்களைத் தமக்கிடையே தடை எதுவுமின்றிப் பரிமாறிக்கொள்வதற்கும் மொஸாம்பிக் மாநாடு வழிவகுத்தது. மேலும், இம் மாநாடு ஆஃப்ரிக்காவின் கடல் வாணிபத்தில் ஒரு பகுதியை லொரென்ஸோ மார்கிஸுக்குப்

பங்குபிரித்துக் கொடுக்கவும் வகைசெய்தது. போர்ச்சுகலைச் சார்ந்த நிலப்பரப்பின் வழியேயும் சுமார் 58 மைல் நீளத்திற்கு ஓடும் தொடர்-ஊர்தி நெறியின்மூலம் ட்ரான்ஸ்வல்லுடன் பெற்றிருக்கும் இணைப்பைத் தவிர, ஸ்வாஸிலாந்து எல்லைக்கு அணிமையிலுள்ள கோபா (43 மைல்கள்) வரையிலும் ஓடும் ஓர் இருப்புப் பாதை லொரென்ஸோ மார்கிஸ் நகரிற்றான் இறுதியடைகின்றது. லொரென்ஸோ மார்கிஸ் நகரிலிருந்து லிம்போபோ ஆற்றின்மீது அமைந்த குயீஜா (Guija) வரை ஓடிய இருப்புப்பாதை 1955ஆம் ஆண்டில் ரொடீஷிய எல்லைவரையிலும் விரிவுபடுத்தப்பெற்றது. அதன் பின்னர் அப் பாதை ரொடீஷியப் பகுதியிலுள்ள ஒரு புதிய தொடருடன் இணைப்புப்பெற்றது. இதன் பயனாக, ரொடீஷியா கடற்கரையோடு தொடர்புகொள்ள இயன்றது.

பெய்ரா (Beira) நகரம் (மக்கள்தொகை 50,000) ஸாம்பெஸி ஆற்றுக்குத் தெற்கே ஓடும் ஈராறுகளாய பங்வி (Pungwe), புஸி (Busi) ஆகியவற்றின் முகவாயில் அமைந்திருக்கின்றது. சென்ற நூற்றாண்டின் இறுதிவரையில் இந் நகரை யாருமே அறிந்திலர். கடற்கரைப்பகுதியில் பெய்ரா ரெயில்வே முற்றுப்பெற்ற இடமாக ஆகியதன் பின்னர்தான் இந் நகர் முக்கியத்துவம் பெறத் துவங்கிற்று. இவ் விருப்புப்பாதைத் தொடர் கடற்கரைச் சம நிலத்தைக் கடந்து, செங்குத்துச் சரிவின்மீது ஏறி, போர்த்துகீசியக் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்காவின் குடக்கு எல்லையை அடைந்ததன் பின்னர் (196 மைல்கள்) ரொடீஷிய இருப்புப்பாதைத் தொடருடன் இணைந்துவிடுகிறது. இப் பாதை அரசினர் சாசனமொன்றின்படி போர்த்துகீசியக் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்காவின் இப் பகுதியை நிருவகித்த மொஸாம்பிக் கம்பெனியினால் அமைக்கப்பெற்றது. இப் பாதையமைப்பு வேலைக்கான முதலீட்டின் ஒரு பகுதி பிரிட்டனிடமிருந்து கிடைத்தது. மொஸாம்பிக் கம்பெனி லண்டன் மாநகரில் ஒன்றும், லிஸ்பனில் ஒன்றுமாக இரண்டு அலுவலகங்களைக் கொண்டிருந்தது. இக் கம்பெனி ரொடீஷிய ரெயில்வேக்களுடன் நெருங்கிய பிணைப்புகளைக் கொண்டிருக்கின்றது. இக் கம்பெனியின் ஆட்சி ஏற்பட்டிருந்த பரப்பு ஸாம்பெஸி ஆற்றிலிருந்து 22° தெற்கு அட்சரேகைவரையிலும் விரிந்திருந்தது. இப் பரப்பு இங்கிலாந்தினும் பெரியது. இதன் இயற்கை வளங்கள் பயன்படுத்தப்பெறத் துவங்கியதை அடுத்து பெய்ரா நகரம் ரொடீஷியாவின் வாயில் (The Gateway of Rhodesia) எனப் பிறரால் வியந்து கூறப்பெறும் அளவிற்கு வளர்ச்சியுற்றது. இத்தகைய சீரிய வளர்ச்சியின் இறுதிப் பயனாக பெய்ரா போக்குவரவு வசதிகளை நிறையப் பெற்று வாணிபத்தைப் பெருக்கிற்று. இவ்விரண்டு பெருக்கங்களும்

வேறெச் சூழ்நிலைகளின்கீழும் ஏற்பட்டிரா எனத் திண்ணமாக உரைக்கலாம். பெய்ரா மேற்கூறிய வகைகளில் வளர்ச்சியடைவதோடு நின்றுவிடவில்லை. இந் நகரம் முன்னேற்றப் பாதையில் மேற்கொண்டு அடியெடுத்துவைத்து ரொடீஷியாவின் தலைவாயிலாக இருந்ததிலிருந்து நியாஸாலாந்தின் தலைவாயிலாகவும் விளங்கும் சிறப்பைப் பெற்றது. ஷய்ரே (Shire) பள்ளத்தாக்கில் போடப்பட்டுள்ள பிரிட்டிஷ் ரெயில்வேக்கள், ஷய்ரே ஆற்றின் மீது தொடர்ந்து நெடுந்தொலைவுக்குக் கப்பல்கள் செல்வதைத் தடுக்கும் அருவிகளையும், இதர இடையூறுகள் எல்லாவற்றையும் தாண்டிச் செல்லப் பயன்படுகின்றன. இத்தகு இடர்ப்பாடுகள் நியாஸா ஏரியிலிருந்து ஸாம்பெஸிவரையுள்ள ஷய்ரே ஆற்றின் பகுதியிலேயே மிகவும் அதிகம். ஆனால், நியாஸாலாந்திற்குத் தனக்கே உரியது எனக் கூறிக்கொள்ளக் கடலுக்கு ஒரு போக்குவாய் (outlet) இல்லை. மேலும், நியாஸாலாந்தில் இருப்புப்பாதைகளை அமைத்ததற்குத் தடைகள் பல இருந்துவந்தன. 1922ஆம் ஆண்டில் பெய்ராவிலிருந்து ஸாம்பெஸி ஆற்றின் வடகரை மீதுள்ள முடிவிடத்திற்கு எதிராகத் தென்கரைவரையிலும் 175 மைல்கள் தொலைவு கொண்ட ஓர் இருப்புப்பாதை அமைந்த பின்னர்தான் அக் குறைபாடுகள் நீங்கின. ஸாம்பெஸி ஆற்றின் குறுக்கே பாலமொன்றை அமைத்தல் ஒரு பெருஞ் சிக்கலாக இருந்தது. இச் சிக்கலுக்குத் தீர்வுகாண்பதற்கு முன்பு, ஸாம்பெஸி ஆற்றின் இருமருங்கிலும் இருந்த இருப்புப்பாதையைத் திரும்ப மாற்றியமைக்கவேண்டிய அவசியம் எழுந்தது. சர்க்கரையாலைத் தொழிலுக்குப் பெயர்பெற்ற ஒரு புலமான ஸேனு (Sena) என்னுமிடத்திற்கு அணிமையில் ஒரு பாலம் கட்டப்பெற்றது. 1935ஆம் ஆண்டு ஜனவரித் திங்களில் ஸாம்பெஸி ஆற்றின்மீது எழுந்த இப் பாலத்தின் வழியே போக்குவரத்துத் துவங்கியது. இப் பாலம் பெய்ரா நகரத்திலிருந்து 200 மைல்கள் தொலைவில் உள்ளது. இதுதான் உலகிலேயே மிக நீண்டது (2 மைல்களுக்கும் மேற்பட்ட நீளமுடையது).

மொஸாம்பிக் கம்பெனியின் சாசனம் 1942ஆம் ஆண்டோடு முற்றுப்பெற்றது. இன்று இந் நிலப்பரப்பு முழுவதும் அரசாங்கத்தின் நேரடியான நிருவாகத்தின்கீழ் இருக்கின்றது. ஸாம்பெஸி ஆற்றுப் பாலத்திலிருந்து டெடி (Tete) என்னுமிடத்திற்கு அணித்தே உள்ள ஒரு நிலக்கரிச் சுரங்கம் வரையிலும் ஆற்றின் வடகரையோரமாக ஓர் இருப்புப்பாதை அமைக்கப்பெற்றுள்ளது. மற்றோர் இருப்புப்பாதைஅமைப்பு வேலை பல ஆண்டுகளாக நடந்து கொண்டுவருகிறது. லம்போ (Lumbo) என்னும் நகரத்திலிருந்து

கிளம்பும் இப்பாதை தற்போது நியாஸா ஏரிவரையிலும் ஓடுமாறு நீளமாக்கப்பெற்றுள்ளது. லம்போ என்னும் நகரம் மொஸாம் பிக் தீவுக்கு எதிரேயுள்ள முதல்நிலக் கரைமீது வீற்றிருக்கும் ஒரு துறைமுகம். இது ஒரு முதல்தரமான துறைமுகமன்று. ஆகவே, மேற்கூறிய இருப்புப்பாதை, லம்போவிற்கு வடக்கே 60 மைல் தொலைவில் இருக்கும் ஒரு மிகப் பெரிய இயற்கைத் துறைமுகத்தில் அமைந்துள்ள நகாலா (Nacala) என்னும் பட்டினத்தோடு இணைக் கப்பெற்றுள்ளது. (லொபிட்டோ, பெங்க்வெலா ஆகியவற்றை நோக்குக, பக்கம் 181.)

1956-ல் போர்த்துகீசியக் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்காவில் இறக்கு மதியான சிறப்புப் பொருள்களின் மதிப்பு 2,597 மில்லியன் எஸ் கியுடோக்களாகவும் (£ $32\frac{1}{2}$ மி.), ஏற்றுமதியானவற்றின் மதிப்பு 1,538 மில்லியன் எஸ்கியுடோக்களாகவும் (£ 19 மி.) இருந்தன. பருத்தி (£ $5\frac{1}{2}$ மி.), சர்க்கரை (£ $2\frac{2}{3}$ மி.), தேயிலை (£ 2 மி.), கொப்பரை (£ $1\frac{3}{4}$ மி.), முந்திரிப் பருப்புகள் (£ $1\frac{3}{5}$ மி.), ஸிஸால் (£ $1\frac{1}{2}$ மி.) முதலியவை போர்த்துகீசியக் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்காவின் சிறப்பான ஏற்றுமதிப் பொருள்களாகும். இதன் இறக்குமதிப் பொருள்களின் அளவில் ஏறக்குறைய 30 சதவீதத்தைப் போர்ச் சுகல் நாடு அளித்து, ஏற்றுமதிப் பொருள்களில் ஏறக்குறைய 45 சதவீத அளவினை வாங்கிக்கொண்டது. நாணயமாற்று வீதம் 80 எஸ்கியுடோக்கள் =£ 1.

வெளிப்புற ஆஃப்ரிக்கத் தீவுகள்

பிரிட்டிஷ்

ஸான்ஸிபாரும் (பக்கம் 122ஐப் பார்க்க) ஆஃப்ரிக்காவைச் சூழ்ந்துள்ள மற்றச் சிறிய தீவுகளும் ஆஃப்ரிக்கத் தலைநிலப் பகுதி யுடன் நெருங்கிய தொடர்புகொண்டுள்ளன. பிரிட்டனைச் சார்ந்த தீவுகளனைத்துள்ளும்குறிப்பிடத்தக்க அளவிற்கு வர்த்தக முக்கியத் துவம் பெற்ற ஒரே தீவு மாரீஷஸ் (Mauritius) ஆகும். மடகாஸ் கருக்குக் கிழக்காக 500 மைல் தொலைவிலுள்ள இத் தீவு சர்ரியின் (Surrey) அளவான 720 சதுர மைல் பரப்பை அடைக்கிறது. இது எரிமலைச் செய்கையினால் எழுந்ததொன்று. கடலை நோக்கிய பகுதி யில் முருகைப் பார்கள் இத் தீவைச் சுற்றி வளைத்துள்ளன. இத் தீவு தன்னகத்தே 1,000 அடியிலிருந்து 2,000 அடிக்கு உட்பட்ட உயரம் வாய்ந்த மத்தியப் பீடபூமியாகவும், பீடபூமியின் ஓரத்தே 2,700 அடிவரையிலும் உயர்ந்த சிகரங்களை உடையதாயும் இருக்

கிறது. அழகு மிகப் பொருந்தி, நீர்வளன் நிரம்பி, இவற்றோடு மண்வளனும் வாய்க்கப்பெற்றுள்ள மாரீஷஸ் தீவு 580,000 மக்களது உறைவிடமாகத் திகழ்ந்துவருகிறது. இதன் சராசரி மக்கள் அடர்த்தி (சதுர மைலுக்கு 800) இங்கிலாந்து, வேல்ஸ் ஆகியவற்றை விஞ்சுகிறது. போர்ட் லூயிஸ் (Port Louis) என்று பெயர் கொண்ட இதன் தலைநகரத்தின் மக்கள்தொகை 98,000. மிகுந்த தொல்லையுறுத்திப் பெருத்த சேதம் விளைவிக்கும் சைக்ளோன்கள் மட்டும் இத் தீவில் இல்லையேல், மாரீஷஸ் தீவு ஈடன் பூங்காவைப் (Garden of Eden) போன்று இருந்திருக்குமெனக் கூறத்தகும் அளவிற்கு இயற்கை எழில் பொதுளியது.

மாரீஷஸின் தொழிலும் வர்த்தகமும் சர்க்கரை ஒன்றையே மையமாகக்கொண்டுள்ளன. இத் தீவைப் போன்று வேறெந்த பிரிட்டிஷ் காலனியும் இத்துணை அளவு கரும்புச் சர்க்கரையை உற்பத்தி செய்வதில்லை. மேலும், பிரிட்டிஷ் காமன்வெல்த்திலேயே ஆஸ்திரேலியாமட்டுந்தான் சர்க்கரை ஏற்றுமதியில் மாரீஷஸ் தீவை விஞ்சி நிற்கிறது. சர்க்கரையின் அளவுகளில் ஆண்டிற்காண்டு பேரளவு மாற்றங்கள் காணப்பெறுகின்றன. 1945-ல் இத் தீவு மூன்று சைக்ளோன்களால் தாக்குற்றதன் விளைவாக அப் பயிரின் உற்பத்தி 138,000 டன்களாகவும், ஆனால், 1956-ல் 560,000 டன்களாகவும் இருந்தது. இக் காலனியின் ஏற்றுமதிச் சரக்குகளில் சர்க்கரையின் அளவு 97 அல்லது 98 சதவீதமாக இருக்கிறது. 1956-ல் ஏற்றுமதியான 531,000 டன் சக்கரையின் மதிப்பு £ 21 மில்லியனுக்கும் அதிகம். மாரீஷஸ் தீவின் 210,000 ஏக்கர் விளைநிலப் பரப்பில் 90 சதவீதம் (188,000 ஏக்கர்) கரும்பு விளைச்சலின்கீழ் இருந்துவருகிறது. பயிரின் பெரும்பாலான அளவு பெரும் பெருந் தோட்டங்களில் விளைகிறது. எனினும், இங்குச் சிறுசிறு பயிர்த் தோட்டங்களே (plantations) எண்ணிக்கையில் மிக்கவை. மாரீஷஸில் வழங்கிவரும் நாணய அலகு ஒரு ஷில்லிங் 6 பென்ஸிற்குச் சமமான மதிப்புக்கொண்ட மாரீஷஸ் ரூபாய் ஆகும். இரண்டாம் உலகப் போர் நடந்த சமயத்தில் (1939-45) இங்குத் துவக்கப்பெற்ற ஒருதுணைத்தொழில் அலோ (aloe) என்னும் நாரிலிருந்து (fibre) சர்க்கரைப் பைகளைத் தயாரிப்பதாகும். இத் தொழில் நிறுவப்பெறுவதற்கு முன்பெல்லாம் சர்க்கரையை ஏற்றுமதி செய்வதற்கு இந்தியாவினின்றும் சாக்குப் பைகள் (gunny bags) வருவிக்கப்படவேண்டியிருந்தன. இன்று அந் நிலை முழுதும் தவிர்க்கப்பட்டுள்ளது. உற்பத்தியிலும் விளைபரப்பிலும் பெருக்கமுற்றுவரும் தேயிலைப் பயிர் 1956ஆம் ஆண்டில் 3,000 ஏக்கர் பரப்பில் விளைந்து 700 டன் அளவை ஈந்தது. மாரீஷஸ்

காலனியின் உணவுத் தேவைகளில் 10 சதவீதத்திற்கும் குறைந்த அளவேதான் உள்நாட்டில் விளைவிக்கப்பெறுகிறது.

நெப்போலியப் போர்களின்போது இத் தீவு பிரிட்டிஷாரால் கைப்பற்றப்பட்டது. இவ்வாறு பிரிட்டிஷ் ஆதிக்கத்திற்கு உட்படுவதற்கு முன்பு இத் தீவு ஐல் டா பிரான்ஸ் (Ile de France) என்னும் பெயரைத் தாங்கியிருந்தது. இன்றுங்கூட மாரீஷஸ் தீவில் பயிர் விளைவிக்கும் குடிமக்களிடையே ஃபிரெஞ்சு சமுதாயத்தின் பண்புகள் நின்று நிலவிவருகின்றன. ஆனல், கரும்புத் தோட்டங்களில் பணிபுரிவதற்கென இந்தியக் கூலியாள்கள் புகுத்தப்பெற்றதால், மாரீஷஸின் மக்கள் தொகையில் மூன்றிலிரு பங்கு மக்கள் இந்தியர்களாக மாறியுள்ளனர். எஞ்சியுள்ளோரில் 90 சதவீதம் ஆஃப்ரிக்க அடிமைகளின் வழிப்பிறந்தோராவர். இத் தீவின் மக்கள் தொகை விரைவாகப் பெருகிக்கொண்டுவருவதன் விளைவாக வேலையில்லாத் திண்டாட்டம் ஏற்பட்டுள்ளது. இதன் அரசியல் அமைப்புப்படி அமைச்சரவையொன்று உருவாக்கப்பெற்றுள்ளது. பிரிட்டிஷ் காமன்வெல்த்திற்குள் இருந்தவாறே சுயாட்சியை அமைத்துக்கொள்வதைத் தனது இறுதிக் குறிக்கோளாகக் கொண்டுள்ளது இத்தீவின் அரசியலமைப்பு. இதன் சார்புநாடுகள் பலவுண்டு. இவற்றுள் முதன்மையான ராட்ரீகஸ் (Rodriguez) மாரீஷஸ் தீவிற்குக் கிழக்காக 350 மைல் தொலைவில் உள்ளது. சானல் தீவுகளுள் (The Channel Islands) ஒன்றான ராட்ரீகஸ், ஜெர்ஸியின் (Jersey) பரப்பிற்குச் சமமான பரப்புடையது.

செய்ஷெல் (Seychelles) தீவுகள், இவற்றின் சார்பு நாடுகள் முதலிய ஏராளமான தீவுக்கூட்டங்கள் மடகாஸ்கருக்கு வடக்காகவும், பூமத்தியரேகைக்குத் தெற்காகவும் சிதறுண்டு பரவிக்கிடக்கும் தீவுத்தொகுதியாகும். மாரீஷஸ் தீவு பிரிட்டனின் கட்டுப்பாட்டிற்குக்கீழ் வந்த சமயத்தில்தான் இத் தொகுதியும் பிரிட்டனைச் சார்ந்ததாக மாறிற்று. இது மாரீஷஸ் தீவினைச் சார்ந்த நாடாக இருந்து 1903ஆம் ஆண்டிலிருந்து ஒரு தனிக் குடியேற்ற நாடாக (Colony) விளங்கிவருகிறது. இத் தீவுத்தொகுதியின் மொத்தப் பரப்பு 156 சதுர மைல்கள் (சானல் தீவுகளது பரப்பைப்போல் இருமடங்கு). செய்ஷெல் தீவுகள் ஏறக்குறைய மொம்பாஸாவின் (Mombasa) அட்சாம்சத்தில் அமைந்துள்ளன. இத் தீவுகளுள் முதன்மையானதாகக் கருதப்பெறும் மாஹே (Mahe, 55 சதுரமைல்கள்) செய்ஷெல் தீவுகளின் மக்களில் பெரும்பான்மையோர் வாழுமிடமாகவும் (40,000 மக்கள்), தலைநகராகவும், விக்டோரியா (Victoria) எனப்பெறும் முக்கியமான துறைமுகம் வாய்ந்ததாகவும் இருக்கிறது. இத் தீவு

மலைப்பாங்கானது (3,000 அடி உயரம்); கொப்பரை, குவானோ (guano), அத்தியாவசியமான எண்ணெய்கள் (essential oils), வனில்லா (vanilla) போன்ற பொருள்களை ஏற்றுமதி செய்கிறது. 1956ஆம் ஆண்டில் இந்த ஏற்றுமதிப் பொருள்கள் எல்லாவற்றின் மதிப்பும் சேர்ந்து £½ மி. ஆக இருந்தது. இக் காலனி முழுவதிலும் உற்பத்தியாகும் பொருள்களுள் மிகுந்த சிறப்புப் பெறுவன இரண்டு. ஒன்று கோகோ-ட-மெர் (இது ஓர் இரட்டைத் தேங்காய்); மற்றொன்று ஆல்டப்ரா (Aldabra) தீவுக் கூட்டத்தில் நன்கு வாழும் இராக்கத ஆமை (giant tortoise). செய்ஷெல்லின் நாணய அலகு மாரீஷஸ் வழங்கிவரும் ரூபாய் நாணயமே (1 ஷி. 6 பெ.).

பூமத்தியரேகையின் தென்புறத்தே ஆப்ஃரிக்க முனையிலிருந்து (Horn of Africa) 150 மைல் தொலைவில் சொகோட்ரா (Socotra) என்னும் தீவு அமைந்துள்ளது. இத் தீவு ஏடன் காப்பரசின் (Aden Protectorate) சுல்தானியர் ஆட்சிப் பகுதிகளில் (Sultanates) ஒன்றனுக்கு உரிய பகுதியாகும். 1,400 சதுரமைல் பரப்பைக் கொண்ட இத் தீவின் மக்கள்தொகை 12,000. இது கால்நடைகள், பேரீச்சை மரங்கள், பசைகள் (gums) ஆகியவற்றை நிறையக்கொண்டுள்ளது. டிரேகனின் இரத்தம் (Dragon's Blood) எனப்பெறும் பசை தனிச்சிறப்புடையது.

ஆஃப்ரிக்காவின் மறுபுறத்தே, அஃதாவது, தென் அட்லான்டிக் பெருங்கடலில், ஆஃப்ரிக்க மேற்குக் கடற்கரையிலிருந்து 1,200 மைல் தொலைவிலும், கேப் டவுனிலிருந்து 1,695 மைல் தொலைவிலும் உள்ள தீவு ஸென்ட் ஹெலினு (St. Helena) என்பது. 47 சதுரமைல் பரப்பையும் 4,650 மக்களையும் உடைய இத் தீவு ஜெர்ஸியைவிடச் சற்றுப் பெரியது. தனது மிகக் குறுகிய பரப்பினுள்ளேயே இது 2,700 அடி உயரம் வரை எழுந்திருக்கிறது. ஃபிரெஞ்சு நாட்டுப் பேரரசரான நெப்போலியன் ஃபிரான்ஸிலிருந்து துரத்தப்பட்டு இத் தீவில் அடைக்கப்பட்டதன்மூலம் ஸென்ட் ஹெலினு வரலாற்றுப் புகழ்வாய்ந்தது. இந்தியாவை அடைவதற்கான நீண்ட கடற்பயணப் பாதையின்மீது ஒரு முக்கியமான கூப்பிடு துறைமுகமாக ஒரு காலத்தில் விளங்கிவந்த ஸென்ட் ஹெலினு, சூயஸ் கால்வாய் திறக்கப்பட்டதிலிருந்து அச் சிறப்பை ஓரளவுக்கு இழந்திருக்கிறது. எனினும், சிற்சில சமயங்களில் இது கூப்பிடு துறைமுகமாகப் பயன்பட்டுத்தான் வருகிறது. இத் தீவுவாழ் மக்கள் அதனை அடையும் கப்பல்களில் பயணஞ் செய்வோரிடத்துத் தாம் ஆக்கிய சிறு கைத்தொழிற்

பொருள்களை விற்றும் ஊதியம் பெற்றும் தமது பிழைப்பை நடத்துகின்றனர். நியூஸிலாந்துச் சணல்நார் (New Zealand 'flax') இத் தீவில் பயிராகின்றது. இப் பயிரைப் பதப்படுத்தும் தொழில், 6 சிறிய தொழிற்சாலைகளின் எழுச்சிக்குக் காரணமாக அமைந்தது. 1956ஆம் ஆண்டில் ஏற்றுமதியாகிய சரக்குகளின் மொத்த மதிப்பு £ 64,000. இத் தீவில் பழக்கத்திலிருந்துவரும் நாணயம் ஸ்டெர்லிங் ஆகும். இத் தீவு ஐக்கிய அரசுடன்தான் தனது வர்த்தகத்தில் ஏறக்குறைய முழுவதையுமே வைத்துக் கொண்டுள்ளது. இதன் தலைநகர் ஜேம்ஸ் டவுன் (Jamestown, மக்கள்தொகை 1,500).

இரண்டு உலகப் போர்களுக்கும் இடைப்பட்ட காலத்தில் ஸெண்ட் ஹெலினுவுக்கு இரு சார்பு நாடுகள் அளிக்கப்பெற்றன. இவை ஸெண்ட் ஹெலினுவிலிருந்து மிக்க சேய்மையில் இருப்பவை. இவற்றுள் ஒன்று ஸெண்ட் ஹெலினுவுக்கு வடமேற்கில் 700 மைல் தொலைவிலுள்ள அசென்ஷன் தீவு (Ascension Island, 34 சதுர மைல்); மற்றொன்று ட்ரிஸ்டன் டா கூனியா (Tristan da Cunha) ஆகும். இத் தீவு ஸெண்ட் ஹெலினுவுக்குத் தென் மேற்கே 1,500 மைல் தொலைவில் அமைந்துள்ளது. அசென்ஷன் தீவு எரிமலைச் சிதைவுப் பொருள்களால் அமைந்ததொன்று; எனவே, இதன் பெரும் பரப்புப் பாழ்பட்டுப் பயனற்று வறிதே கிடக்கின்றது. கிரீன் மலையின் (Green Mountain, 2,800 அடி) உயர்ந்த சரிவுகள்தாம் எவ்விதத்தேயும் பயனோ சுவையோ அற்ற இத் தீவிற்கு நற்கதி அளித்துள்ளன. இத் தீவு ஒரு கடல் தந்தி நிலையமாக இருப்பதால் முக்கியத்துவம் அடைந்துள்ளது. மேலும், இது மத்திய அட்லான்டிக்கில் பிரேஸில் நாட்டிற்கும் ஆப்ஃரிக்காவின் மேற்குக் கரைக்கும் ஏறக்குறைய நடுவே அமைந்திருப்பதாலும் முக்கியத்துவம் பெற்றுள்ளது. இரண்டாம் உலகப் போர் நடந்த சமயத்து, இத் தீவு, அமெரிக்க விமானப் போக்குவரத்துத் துறையால் ஓர் எரிபொருள் அளிப்புத்தளமாகப் பயன்படுத்தப்பெற்றது. டிசம்பர், மே மாதங்களுக்கு இடைப்பட்ட பருவத்தில் இத் தீவுதனில் ஏராளமான கடலாமைகள் (turtles) பிடிபடுகின்றன.

டிரிஸ்டன் டா கூனியா: உகிலேயே மிகமிகத் தனிமையாக உள்ள தீவுகளுள் இதுவும் ஒன்று. உலகின் எல்லைப்புறப் பகுதிகள் (outposts) எனக் கருதப்பெறுவனவற்றுள் இதுவும் ஒன்று. மனித சஞ்சாரமே அற்ற இத் தீவு கடல் மட்டத்திலிருந்து 7,640 அடி உயரத்திற்கு எழுந்துள்ள ஓர் அவிந்த எரிமலையாகும். நெப்போலியன் ஃபிரான்ஸிலிருந்து துரத்தப்பட்டு ஸெண்ட்

ஹெலினுவில் இருந்த சமயத்து இத் தீவில் ஒரு காவல் படை நிறுத்திவைக்கப்பெற்றது. காவல்படை பின்வாங்கப்பட்டபோது இத்தீவில் தங்க முற்பட்டோர் சிலரது சந்ததியாரே (200-லிருந்து 300 பேர் வரை) தற்போது இங்கு வசித்துவருகின்றனர். ஆனுல், இவர்கள் தமது வாழ்வை இனிது நடத்தவும் கழிக்கவும் வாழ்க்கை வசதிகள் நன்கு அமையாது அல்லலுறுகின்றனர் எனத்தான் கூறவேண்டும். இரண்டாம் உலகப்போர் வரை இத் தீவு—அல்லது இத் தீவுகள் எனக் கொள்ளல்வேண்டும்; ஏனெனில், இப் பகுதியில் நான்கு தீவுகள் அடங்கிய ஒரு கூட்டம் உள்ளது; ஆனுல், இவற்றுள் டிரிஸ்டன் டா கூனியாவில் மட்டுந் தான் மக்கட் குடியிருப்புகள் காணப்பெறுகின்றன—இன்றுள்ளது போல் அத்துணை முக்கியத்துவம் பெருது இருந்துவந்தது. பின்னர் இரண்டாம் உலகப்போரின் சமயத்து ஒரு வளியியல் நிலையம் இங்கு நிறுவப்பெற்றது. இந் நிலையம் தென்ஞஃப்ரிக்காவிலுள்ள நிலையங்களோடு இணைந்ததாகும். உலகப்போர் முடிவுற்ற பின்பு இத் தீவுக்கென நிருவாக இயக்குநர் ஒருவர் நியமிக்கப்பெற்ருர். மேலும், ஒரு தென்ஞஃப்ரிக்கக் கம்பெனி இத் தீவில் மீன்களைப் பக்குவப்படுத்திப் புட்டிகளில் அடைக்கும் தொழிலைத் துவக்கிற்று. இத் தீவின் நிருவாகத்தைச் சரிவர நடத்தும் பொறுப்பு ஒரு தீவுச் சபையினுடையது (Island Council). தேர்தலின் வாயிலாக நியமனம் பெறும் 15 அங்கத்தினர் கொண்ட இச் சபையின் தலைவர் இத் தீவின் நிருவாக இயக்குனரேயாவார்.

ஃபிரான்ஸிற்கு உரிமையானவை

மடகாஸ்கர் (Madagascar): இத் தீவு பதினேழாம் நூற்றுண்டில் ஃபிரான்ஸ் நாட்டின் செல்வாக்கின்கீழ் வந்தது. பின்பு 1890ஆம் ஆண்டில் இது ஒரு ஃபிரெஞ்சுக் காப்பரசு என பிரிட்டனுல் ஒப்புக்கொள்ளப்பெற்றது. இவ்வாண்டிற்கு முன்னரும் பின்னரும் இருந்த பகைகளின் இறுதிப்பயனுக இதன் தனியரசு மரபான ஹோவா வமிசம் (Hova dynasty) 1896ஆம் ஆண்டில் அடக்கப்பட்டது. ஏறக்குறைய 1,000 மைல் நீளமும் 228,000 சதுர மைல் பரப்பும் (ஃபிரான்ஸினைவிடச் சற்றுப் பெரியது எனலாம்) உடைய மடகாஸ்கர் தீவு ஒன்றுதான் ஆப்ஃரிக்கத் தீவுகள் எல்லாவற்றுள்ளும் பரப்பைப் பொறுத்தவரையில் ஆஃப்ரிக்காவின் தலைநிலப் பகுதிகளோடு ஒப்பிடப்பெறும் சால்புடையது. இதன் மக்கள்தொகை 4·9 மி. எனவே, சராசரி மக்களடர்த்தி ஒரு சதுர மைலுக்கு 21-க்கும் சிறிது அதிகம். இதன் உள்நாட்டின் பெரும் பரப்பை அடைப்பது சுமார் 4,000 அடி உயரம் வாய்ந்த ஒரு பீடபூமி ஆகும். இப் பீடபூமியின் மேற்றளத்தி

லிருந்து, 9,000 அடிக்கும் அதிகமான உயரத்தினைக் கொண்ட மலைகள் எழுகின்றன. இத் தீவின் கிழக்குக் கரையில் பல நூறு மைல்களுக்குக் காயல்கள் (lagoons) அணி செய்கின்றன. இக் காயல்களை விட்டுத் தாண்டியதும், நிலம் மத்தியப் பீடபூமியை நோக்கி விரைவாக உயர்கிறது. ஆனால், பீடபூமிக்கு மறுபுறத்தேயோ வென்றால், சரிவு அத்துணை வன்மையானதாக இராமல் சிறிது மென்சரிவாகவே இருக்கின்றது. இறுதியில் இச்சரிவு மொஸாம்பிக் கால்வாயை ஒட்டிய விரிந்த சமவெளிப் பரப்புகளாக முடிவடைகின்றது. மொஸாம்பிக் கால்வாய்தான் மடகாஸ்கரைப் போர்த்துகீசியர் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்காவிலிருந்து (மொஸாம்பிக்) பிரிக்கின்றது. இக் கால்வாய் ஆழ்ந்தகன்றுள்ளது. இதன் மிகக் குறுகலான இடத்தே உள்ள அகலம் 240 மைல்கள். இக் கால்வாயின் மீதுள்ள மலைகள் எத்துணை உயரம் கொண்டவையோ அத்துணை ஆழம் (கடல் மட்டத்திற்குக்கீழ்) கொண்டது இக் கால்வாய். ஆனால், மடகாஸ்கர் ஓர் ஆஃப்ரிக்கத் தீவுதான் என்பது உறுதி. கடந்த புவியமைப்பியல் காலங்களில் இதற்கும் ஆஃப்ரிக்கக் கண்டத்திற்கும் நில இணைப்பு இருந்து பின்னரே அவ்விணைப்பு அறுந்துபோய் இருக்கவேண்டும்.

இதன் தலைநகரமான டனனரிவே (Tananarive) மடகாஸ்கரிலேயே பெருந்தலைநகரமாகும். கவர்னர்-ஜெனரலின் பீடம் இந் நகரிற்றான் உள்ளது. இதன் மக்கள் தொகை 193,000. இந் நகரம் மத்தியப் பீடபூமியின் ஒரு தொடர்குன்றின்மீது 4,250 அடி உயரத்தில் வீற்றிருக்கின்றது. கிழக்குக் கரைமீதுள்ள டமாடவே (மக்கள்தொகை 46,000) மடகாஸ்கரின் முக்கியத் துறைமுகப் பட்டினமாகும். இத் தீவின் வர்த்தகத்தில் $\frac{1}{4}$ பங்கிற்கும் மேலான அளவு இத் துறைமுகத்தின் வழியாகவே நடைபெறுகிறது. இது தவிர்த்து மற்றத் துறைமுகங்களுள் குறிப்பிடத்தக்கவை மேற்குக் கரைமீதுள்ள மாஜுங்கா (Majunga, 48,000), வடக்கேயுள்ள டியேகோ ஸுவாரெஸ் (Diego Suarez, 38,000), தெற்கேயுள்ள ஃபோர்ட் டாஃபின் (Fort Dauphin, 10,000) என்பன. டனனரிவேக்குத் தெற்கே பீடபூமியின்மீது அமைந்துள்ள ஆன்ட்ஸிராப் (Antsirabe, 17,000) நகரம் கொதிநீர் ஊற்றுகளுக்குப் (thermal springs) பெயர் பெற்றது; ஃபியானரன்ட்ஸோவா (Fianarantsova) என்னும் நகரம் மடகாஸ்கரின் தென்புலம் காக்கும் கவர்னரது ஆட்சிபீடமாக விளங்குகிறது. ஒரு மீட்டர் கேஜ் இருப்புப்பாதை மடகாஸ்கரின் தலைநகரை டமாடவேயுடன் (229 மைல்கள்) இணைத்துப் பின்பு வடக்கு நோக்கிப் பிரிந்து லேக் அலாவ்ட்ராவை (Lake Alaotra, 105 மைல்கள்)

அடைகிறது. டஞுரிவேயிலிருந்து தெற்கு நோக்கி மற்ருெரு பாதை ஆன்ட்ஸிராப் (99 மைல்கள்)வரை ஓடுகிறது. தென்புலத் தலைநகரான ஃபியானரன்ட்ஸோவா கிழக்குக் கரைமீதுள்ள மானகராவுடன் (Manakara, 101 மைல்கள்) ஓர் இருப்புப் பாதையின் மூலம் இணைக்கப்பெற்றுள்ளது. மொத்தத்தில் மடகாஸ்கர் தீவில் 530 மைல் நீளத்திற்கு இருப்புப்பாதைகள் உள்ளன. இதன் புகைவண்டிகளில் ஓராண்டில் சாதாரணமாக ஒரு மில்லியன் பிரயாணிகள் செல்லுகின்றனர். மேலும், இவை 300,000 டன் எடைகொண்ட சரக்குகளையும் ஓராண்டில் சுமந்து செல்லுகின்றன.

இத் தீவு தனது வர்த்தகச் செழிப்புக்கு உழவுத்தொழிலையும், கால்நடை வளர்க்குந் தொழிலையும் நம்பியுள்ளது. அரிசியே இங்கு மக்களது உணவாக விளங்குகிறது. $1\frac{3}{4}$ மில்லியன் ஏக்கர் பரப்பு நெற் பயிரின்கீழ் இருந்துவருகிறது. இப் பரப்பிலிருந்து கிடைக்கும் நெல் 1 மில்லியன் டன்கள் ஆகும். கால்நடைகளது எண்ணிக்கை 6 மில்லியன்கள். இத் தீவில் கால்நடை இறைச்சியைத் தயாரிக்கும் பெரிய தொழிற்சாலைகள் இருக்கின்றன. 1956ஆம் ஆண்டில் ஏற்றுமதியான காப்பியின் மதிப்பு £14மி. இம் மதிப்பு தீவின் மொத்த ஏற்றுமதியின் மதிப்பில் (£$32\frac{1}{2}$ மி.) 43 சதவீதமாகும். மற்றைய ஏற்றுமதிப் பொருள்கள் அரிசி (மதிப்பு £$2\frac{3}{4}$மி.) மொத்தத்தில் 8 சதவீதம், அடுத்து இலவங்கம், புகையிலை, வனில்லா (vanilla), ராஃபியா (raffia), இறைச்சி முதலியவை. அரிசியைத் தவிர்த்து மேலே குறிப்பிடப்பெற்றவற்றின் மொத்த மதிப்பு £ 1 மில்லியன் அல்லது அதற்குச் சிறிது அதிகம். இத்தீவில் தோல் பதனிடும் ஆலைகள் (tanneries), காலணிகள் தயாரிக்கும் ஒரு தொழிற்சாலை, சோப் தயாரிக்கும் தொழிற்கூடங்கள், ஒரு சர்க்கரையாலை, 'ரம்' (rum) என்னும் மது பானத்தை வடிகட்டிச் சுத்திசெய்யும் சாலைகள் ஆகியவை இருக்கின்றன.

கொமோரோ தீவுகள் (The Comoro Islands): இவை மொஸாம்பிக் கால்வாயின் வட முனையிலுள்ள ஓர் எரிமலைத் தீவுக்கூட்டம். இவை மடகாஸ்கரைச் சார்ந்தவை (dependency). மாயோட் (Mayotte) என்னுந் தீவு உட்பட இவை சுமார் 800 சதுரமைல் பரப்புக்கொண்டவை (ஓர்க்னீ, ஷெட்லாந்துத் தீவுகள் இரண்டுஞ் சேர்ந்த பரப்பினைவிடச் சற்றுக் குறைவு). இவற்றின் மக்கள்தொகை 175,000. இவற்றின் பயிர்த்தோட்டங்களில் (plantations) இருந்து கிடைக்கும் பொருள்களுள் வனில்லா, சர்க்கரை, கோக்கோ, நறுமணப்பொருள்கள் தயாரிக்கும் தொழி

லகங்களின் மூலப் பொருள்கள் [ஸிட்ரொனெல்லா (citronella). பாட்செளலி (patchouli) முதலானவை] ஆகியவை அடங்கும். மற்றும் மடகாஸ்கரைச் சார்ந்தவை என மதிக்கத் தக்கவை, இந்துப் பெருங்கடலின் தென்பகுதியில் சிதறிக்கிடக்கும் ஃபிரெஞ்சுத் தீவுகள்—ஆம்ஸ்டெர்டாம் (Amsterdam), ஸெண்ட் பால் (St. Paul), கெர்கிலின் (Kerguelen), க்ரோஸட் (Crozet)—ஆகும். இவை அனைத்தும் திமிங்கிலங்கள், மீன்கள் பிடிக்கும் தலங்களாகப் பயன்படுத்தப்பெறுகின்றன. மற்றுமொரு சார்புத் தீவு ஆஸ்திரேலியாவிற்குத் தேற்கே அன்டார்க்டிக் பகுதியிலுள்ள ஏடெலி லாந்து (Adelie Land) ஆகும்.

ரேயூனியன் (Reunion): 17ஆம் நூற்றாண்டிலிருந்து இதுவொரு ஃபிரெஞ்சுக் காலனியாக இருந்துவருகிறது. ஃபிரான்ஸின் ஒரு துறை (Department of France) என்னும் அந்தஸ்து இதற்கு 1947ஆம் ஆண்டு ஜனவரி முதல் நாளன்று வழங்கப்பெற்றது. இத் தீவு மாரீஷஸிற்குப் போகும் வழியில் மடகாஸ்கருக்குக் கிழக்கே 400-லிருந்து 500 மைல்கள் வரையுள்ள தொலைவில் அமைந்துள்ளது. 970 சதுர மைல் பரப்புக்கொண்ட இத் தீவும் [ஏறக்குறைய டோர்ஸெட்டை (Dorset) ஒத்தது] ஓர் எரிமலைத் தீவே. முறையே 8,600 அடி, 10,600 அடி உயரம் வாய்ந்த எதிரெதிர்ச் சிகரங்கள் ஒரு பீடபூமியின் மூலம் இணைக்கப் பெற்றுள்ளன. இத் தீவின் மக்கள்தொகை $\frac{1}{4}$ மில்லியனிற்கும் மேற்பட்டது. இதில் நான்குநகரங்கள் இருக்கின்றனதலை—நகரான ஸெண்ட் டெனிஸ் (St. Denis), ஸெண்ட் லூயி, ஸெண்ட் பியெரீ (St. Pierre), ஸெண்ட் பால் (St. Paul). இவை ஒவ்வொன்றின் மக்கள்தொகையும் 25,000-க்கும் 40,000-க்கும் இடைப்பட்ட அளவினது. 1956-ல் இறக்குமதியான சிறப்புப் பொருள்களது மதிப்பு £ $16\frac{1}{2}$ மில்லியன்களாகவும், ஏற்றுமதியான சிறப்புப் பொருள்களது மதிப்பு £ $12\frac{3}{4}$ மில்லியன்களாகவும் இருந்தன. ஏற்றுமதிப் பொருள்களில் சர்க்கரை 90 சதவீதத்திற்குக் காரணமாக இருந்தது. எஞ்சிய 10%-க்குக் காரணமானவற்றில் பெரும்பாலும் ரம் (rum), வனில்லா, முக்கியமான எண்ணெய்கள் (essential oils) ஆகியவை அடங்கின.

போர்ச்சுகலுக்கு உரிமையானவை

மெடீரா (Madeira) 270 சதுர மைல் பரப்புடையது; வைட் தீவினைப்போல் (Isle of Wight) ஏறக்குறைய இருமடங்கு பெரியது. மொராக்கோவிற்கு மேற்கேயுள்ள ஒரு சிறு தீவுக்கூட்டத்தில் (மொத்தப் பரப்பு 308 சதுரமைல்கள்) இத் தீவே முதன்மை

யானது. இக் கூட்டத்தின் மற்றைத் தீவுகளில் ஒன்றே ஒன்றில் தான்—போர்ட்டோ சான்ட்டோ (Porto Santo, 16 சதுர மைல் கள்; மக்கள்தொகை 3,000)—மக்கள் வாழ்கின்றனர். மெடீரா தீவு கேப் ஜுபியிலிருந்து (Cape Juby) 340 மைல் தொலைவில் உள்ளது. இதன் தலைநகரான ஃபுன்ச்சால் (Funchal), சௌதாம் டன் (Southampton) துறைமுகத்திற்கும் கேப் டவுனிற்கும் இடையே செல்லும் அஞ்சல் நீராவிக் கலங்கள் காலந்தவறாது கூப்பிடும் துறைமுகமாக விளங்குகிறது. போர்ச்சுகலின் ஒரு மாநிலமாக நிருவகிக்கப்பெற்றுவரும் மெடீராவில் 285,000 மக்கள் வாழ்கின்றனர். இம் மக்களில் சுமார் மூன்றிலொரு பங்கினர் ஃபுன்ச்சால் நகரத்திலும் அதைச் சூழ்ந்த பகுதியிலும் வாழ்கின்றனர்.

எரிமலைச் செய்கையால் உருவாகிய மெடீரா கரடுமுரடான மேற்பரப்பு வாய்ந்த, ஒரு மலைப்பாங்கான தீவு. இத் தீவின் மிகவுயரிய சிகரம் 6,000 அடிக்கும் மேற்பட்ட உயரமுடையது. மலைப்பாங்கானதாக இருப்பினும், இத் தீவு வளமிக்க மண் பொருந்தியதாகவும், தாவரச் செழிப்புக் கொண்டதாகவும் இருக் கிறது. தாவரச் செழிப்பு உடையதெனினும், இத் தீவிற்குப் பெயர் அமையக் காரணமாகவிருந்த காடுகளே [மெடீரா என்னும் போர்த்துகீசிய மொழிச் சொல் 'வனம்' (wood) எனப் பொருள் படும்] இங்கு ஏறக்குறைய இல்லை. வாணிபத்துறையில் இன்று அப் பெயர் இத் தீவில் உள்ள கொடிமுந்திரித் தோட்டங்களில் இருந்து கிடைக்கும் இன்தேறல்களைக் (wines) குறிக்கின்றது. அடிமை வர்த்தகம் ஒழிக்கப்பட்டதன் பின்பு கொடிமுந்திரித் தோட்டங்கள் கரும்புத் தோட்டங்களின் இடத்தைப் பிடித்துக் கொண்டன. ஆனால், இம் முந்திரித் தோட்டங்கள் பல நோய் களால்—முதலில் ஒரு காளான் நோயாலும் (fungoid disease), பின்பு ஃபைல்லோக்ஸெரா (phylloxera) என்னும் ஒரு பயங்கர மான பூச்சியால் (இப் பூச்சியை அறவே ஒழிக்கப் பத்தாண்டுகள் பிடித்தன) நேர்ந்த நோயாலும்—பெரிதும் தாக்குற்றுப் பலத்த சேதமடைந்தன. பழவகைகள், காய்கறிகள் ஆகியவை சார்ந்த ஏற்றுமதி வர்த்தகத்தில் பெரும் பங்கு வகிப்பவை நேந்திர வாழைகள். பூத்தையல் வேலைப் (embroidery) பொருள்கள், பிரம் பினால் ஆகிய தட்டுமுட்டுப் பொருள்கள் (furniture) முதலியவை மற்ற முக்கியமான ஏற்றுமதிச் சரக்குகளாக இருக்கின்றன. மெடீரா உடல்நலம் பேணத்தகுந்த வாசத்தலமாக இருப்பதால் பயணம் மேற்கொள்வோர் பலர் இங்கு வந்து மொய்க்கின்றனர். எனவே, மகிழ்வுச் செலவு மேற்கொள்வோரைப் பேணும் தொழில்

இங்கு வளர்ச்சிபெற்றுள்ளது. இதன்மூலம் பெரு வருவாய் மெடீராவுக்குக் கிட்டுகிறது.

கேப் வெர்டு தீவுகள் (Cape Verde Islands) : வெர்டு முனைக்கு மேற்காக 300 அல்லது 400மைல் தொலைவில் இருக்கும் இத் தீவுக் கூட்டம் 10 தீவுகளும். ஒருசில மிகச் சிறிய தீவுகளும் (Islets) அடங்கியது. இதன் மொத்தப் பரப்புச் சுமார் 1,500 சதுர மைல்கள் (ஓர்க்னீத் தீவுகள், ஷெட்லண்டு தீவுகள் ஆகியவிரண்டின் மொத்தப் பரப்பில் சுமார் அரைப் பங்கு). இத் தீவுக் கூட்டத்திலேயே மிகப்பெரிய தீவான சேவோ தியாகோ (Sao Thiago, 355 சதுர மைல் பரப்புடையது) ஓர்க்னித் தீவுகளுள் மிகப்பெரியதான போமோனவின் (Pomona) பரப்பிற்கு ஏறக்குறைய சமம். எரிமலைச் செய்கையால் தோன்றிய இத் தீவுகள் 9,000அடி உயரத்திற்கும் மேற்பட்ட சிகரங்களைக் கொண்டவை. சஹாரா பாலையிலிருந்து கிளம்பி வீசும் ஹார்மட்டான் (Harmattan) காற்றுகள் இத் தீவுகளின் வழியேயும் அடிக்கின்றன. வரட்சி மிக்க இக் காற்றுகளால் ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்குகளைத் தவிர்த்து இதர பகுதிகளில் இத் தீவுகள் தாவர மூட்டமின்றி, வறிதே கிடக்கும் பாலைகளின் கோளத்தைப் பெற்றுள்ளன. இத் தீவுக்கூட்டத்தில் வாழும் 175,000 மக்களுக்கும் இத் தீவு வேண்டிய பொருளாதார வாழ்வு வசதிகளை அளிக்கும் நிலையில் இல்லை. ஆகவே, பருவந்தோறும் இத் தீவுகளிலிருந்து உழைப்பாளிகள் தங்கள் புலங்களினின்றும் பெயர்ந்து தென் அமெரிக்காவுக்குச் செல்லுகின்றனர். இதன் விளைவாக இத் தீவுகளில் இறக்குமதியாகும் பொருள்களது மதிப்பு ஏற்றுமதிப் பொருள்களது மதிப்பைக் காட்டிலும் பன்மடங்கு அதிகமாக இருக்கிறது. ஆமணக்கு எண்ணெய் வித்து, காப்பி, பழத்தேறல் (Brandy) ஆகியவை ஈங்கிருந்து ஏற்றுமதியாகும் பொருள்களுட் சில. இத் தீவுகளில் உற்பத்தியாகும் காப்பியில் ‘வெறியம்’ (caffeine) என்னும் நச்சுப் பொருள் வகை மிகுதியாக இருப்பதால், புகழ்பெற்று விளங்குகிறது. வர்த்தகத் துறையில் இத் தீவுகளுக்கு ஏற்பட்டுள்ள சிறப்பு மேற்கூறிய பொருள்களால் வந்ததன்று; ஆனல், சாவோ வைசென்டேயின் (Sao Vicente) மீது அமைந்துள்ள போர்டோ கிராண்டி (Porto Grande) என்னும் துறைமுகத்தில் கப்பல்களுக்கு நிலக்கரி, எண்ணெய் எரிபொருள்களை அளிக்கும் நிலையமொன்று இருப்பதன் மூலம்தான் வர்த்தகச் சிறப்புப் பொருந்தி விளங்குகிறது போர்டோ கிராண்டி துறைமுகத்தை அடையும் கப்பல்கள் பெரும்பாலும் தென் அமெரிக்க வர்த்தகத்தில் ஈடுபட்டிருக்கும் கலங்களேயாகும்.

சாவோ தோமே, பிரின்சைப் [Sao Thome and Principe (St. Thomas and Prince's)] என்னும் இரு தீவுகள் கினி வளைகுடாவில் இருப்பவை. இவை ஆஃப்ரிக்கத் தலை நிலத்திலிருந்து 150-லிருந்து 180 மைல்கள் வரையுள்ள தொலைவில் அமைந்துள்ளன. சாவோ தோமே பூமத்திய ரேகையிலிருந்து சிறிதுதான் வடக்கு நோக்கி இருக்கையில், பிரின்சைப் தீவு சாவோ தோமேக்கும் வடக்கே 90 மைல் தள்ளி அமைந்துகிடக்கின்றது. இவ்விரு தீவுகள் தமது வடிவில் ஃபெர்னண்டோ போவினை (Fernando Po, பக்கம் 167) ஒத்திருப்பினும், அளவில் அதைவிடச் சிறியவை. இவை தாவர வளம் கொழித்துக் கிடப்பதோடன்றி, காண்போரைப் பிரமிக்க வைக்கும் மலைவளம் பொருந்தியனவாக இருப்பதால், போர்த்துகீசியர், இத் தீவுகளை ஆழ்கடல் ஆரங்கள் (The Pearls of the Ocean) என்னும் புனைபெயராலேயே அழைக்கின்றனர். 320 சதுர மைல் பரப்புடைய சாவோ தோமே ஐல் ஆஃப் மேன்னுடைய (Isle of Man) பரப்பில் பாதியாகும். இத் தீவில் கடல் மட்டத்திலிருந்து 7,000 அடி உயரத்திற்கு நிவந்துள்ள ஓர் அவிந்த எரிமலை இருக்கின்றது. பிரின்சைப் தீவு தனது பரப்பில் (42 சதுர மைல்கள்) ஜெர்ஸியை (Jersey) ஒத்தது. இது சுமார் 3,000 அடி உயரங்கொண்டது. இவ்விரண்டு தீவுகளின் மொத்த மக்கள்தொகை 70,000. இவற்றின் மொத்தத் தொகையான 70,000 ஏறக்குறைய அவற்றின் அளவிற்கு ஏற்றாற்போல் விகிதாசாரப்படி பிரிந்து அவை ஒவ்வொன்றிலும் காணப்பெறுகிறது. அடிமை வர்த்தகம் மறையத் துவங்கியதன் விளைவாக இத் தீவுகள் பொருளாதார முக்கியத்துவத்தில் மிகவும் தாழ்ந்துள்ளன. படைப்புத் திறன் மிக்க இத் தீவுகளின் மண்ணில் விளைந்த பல பயிர்களுள் ஒரு சமயம் காப்பிப் பயிர் மிகுந்த முக்கியத்துவம் வாய்ந்ததாக இருந்தது. 19ஆம் நூற்றாண்டில் கோக்கோ முன்னணிக்கு வந்தது. பின்பு முதல் உலகப்போரின் தொடக்கத்திற்குள்ளாக இத் தீவுகள் ஆண்டுதோறும் 35,000 டன் கோக்கோவை உற்பத்தி செய்யத் துவங்கிவிட்டன. ஆனால், தற்போது இதன் உற்பத்தியுங்கூடக் குறைந்துபட்டுள்ளது. 1956-ல் இத்தீவுகளிலிருந்து ஏற்றுமதியான பொருள்களது மதிப்பு £ 2 மில்லியன்களுக்கும் மேலாக இருந்தது. சாவோ தோமேயில் சில மைல் நீளத்திற்குக் கனங்குறைந்த இருப்புப்பாதை (light railway) இருக்கிறது.

ஸ்பெயினிற்கு உரிமையானவை

கானரி தீவுகள் (The Canary Islands), தென் மொராக்கோவில் ஸ்பெயினின் ஆதிக்கம் பரவியுள்ள பகுதிக்கு மேற்கே அமைந்

துள்ளன. இவற்றுள் மொராக்கோவிலிருந்து மிக அணிமையில் உள்ள தீவு, கேப் ஜூபியிலிருந்து சுமார் 65 மைல் தொலைவில் இருக்கிறது. மற்றத் தீவுகளெல்லாம் இன்னும் மேற்கே 250 மைல்கள் அல்லது அதற்கும் மேற்பட்ட தொலைவில் அமைந்து கிடக்கின்றன. இத்தீவுகள் ஏழனில் மட்டுமே மக்கள் வாழ்கின்றனர். இவை எரிமலையின் செய்கையால் உருவாகியவை. இவை எல்லாவற்றின் மொத்தப் பரப்பு ஏறக்குறைய 2,900 சதுர மைல்கள். இப் பரப்பளவு ஓர்க்னி, ஷெட்லாந்து தீவுகள் இரண்டின் மொத்தப் பரப்பைப்போல் சுமார் 3 மடங்கிற்குச் சமம். இவை ஸ்பெயின் நாட்டின் இரு மாநிலங்களாக இருந்துவருகின்றன. இத் தீவுத் தொகுதியிலேயே மிகப்பெரியது டெனிரீஃப் (Teneriffe) என்பது. ஏறக்குறைய ஆக்ஸ்ஃபோர்டு ஷயரின் (Oxfordshire) பரப்பைக்கொண்ட டெனிரீஃப் தீவு, கானரி தீவுகளின் பரப்பில் $\frac{1}{4}$ பங்கிற்குச் சமமான அளவு படைத்தது. டெனிரீஃப் தீவிற்கு அடுத்தாற்போல் பெரியது ஃபுவெர்டாவென்ட்யூரா (Fuertaventura); மூன்றாவது பெரியது கிராண்டு கானரி (இது கானரி தீவுகளின் மொத்தப் பரப்பில் $\frac{1}{6}$ பாகத்தை அடைக்கிறது). எனினும், டெனிரீஃப் தீவும், கிராண்டு கானரியும் தான் இத் தீவுக் கூட்டத்திலேயே பெயர்பெற்றவை. இவற்றின் தலைநகரங்கள் முறையே ஸான்டா க்ரூஸ் டா டெனிரீஃப் (Santa Cruz de Teneriffe), லா பாமாஸ் (Las Palmas) என்பன. தமது தலைநகரங்களோடு சேர்ந்து இவ்விரு தீவுகளே கானரி தீவுக் கூட்டத்தின் இரு மாநிலங்களுக்கும் பெயர் அமையக் காரணமாயின. இம் மாநிலங்களது மொத்த மக்கள்தொகையான 860,000 (1956), இவற்றிடையே ஏறக்குறையச் சரிசமமாகப் பிரிந்துள்ளது. இவற்றின் தலைநகரங்களில்மட்டும் வாழ்வோரது தொகை—சான்டா க்ரூஸ் நகரில் 111,000 பேர், லா பாமாஸில் 165,000 பேர்—$\frac{1}{4}$ மில்லியனிற்கும் மேற்பட்டிருக்கிறது.

ஆஃப்ரிக்கத் தலைநிலப் பகுதிகளில் உள்ள மக்களடர்த்தியோடு ஒப்பிடின், கானரி தீவுகளில் மக்களடர்த்தி உயர்ந்தது எனத்தான் கூறவேண்டும். இத் தீவுகள் மலைப்பாங்கானவையாக உள்ள போதிலும்—இவற்றின் மிகத்தாழ்ந்த உயரம் 2,000 அடிக்கும் அதிகமாக இருக்கையில், புகழ்பெற்ற டெனிரீஃப் சிகரம் 12,000 அடிக்கும் மேற்பட்ட உயரத்தை எட்டிப்பிடிக்கிறது—உயர்ந்த மக்களடர்த்தியைக்கொண்டிருத்தல் வியத்தற்குரியது. இதனின்று இத் தீவுகளின் காலநிலையினுடைய பண்பும், மற்றைப் புவியியல் கூறுகளின் தன்மையும் அறியப்பெறுகின்றன. இத்தகைய நல்ல சூழ்நிலைகள் வாய்க்கப்பெற்றுள்ளமையால், இத் தீவுகளில் நடை

பெறும் தொழில்களுள் செலவு மேற்கொள்வோரைப் பேணும் தொழிலும் முக்கியத்துவம் அடைந்துள்ளது. இந் நிலைகளே உழவுத் தொழிலைக் கைக்கொள்ளுதலுக்கும் உறுகாரணங்களாக அமைகின்றன. கடந்த சில ஆண்டுகட்குள் இத் தீவுகள் பல முக்கியமான பொருள்களுடைய உற்பத்திக்குப் பெயர்பெற்று விட்டன. முதலில் இன்தேறல் இவற்றின் உற்பத்திப் பொருளாகப் பெருமை பெற்றிருந்தது; ஆனால், 19ஆம் நூற்றாண்டின் இடைப் பகுதியில் இப் பழத் தோட்டங்களில் நோய் பரவி அவற்றை அழித்தன. பின்பு கோச்சினீல் (Cochineal) என்னும் பொருள் பிரபலமடைந்தது. இதுவும் அனிலீன் சாயங்கள் (aniline dyes) கண்டுபிடிக்கப்பெற்றவுடன் தனது சிறப்பில் மங்கிற்று. பின்னர் அண்மைக் காலத்தில், அஃதாவது இரண்டாம் உலகப் போருக்கு முன்பு, காய்கறிகள், பழங்கள்—முக்கியமாக உருளைக் கிழங்கு, தக்காளிப்பழம், நேந்திர வாழை முதலியவை—பேரளவில் உற்பத்தி செய்யப்பெற்றன.

5. அமெரிக்கா

முப்பெரும் பழையவுலகக் கண்டங்களான ஐரோப்பா, ஆசியா, ஆபிரிக்கா ஆகியவற்றின் மொத்த அளவில் பாதிக்கும் குறைந்த பரப்புக்கொண்டது புதுவுலகான அமெரிக்கா. இதன் மக்கள்தொகை 350 மில்லியனிற்கும் மேற்பட்டது. இத் தொகையில் குறைந்தது மூன்றிலிரண்டு பங்கினராவது ஐரோப் பிய நாட்டினராக உளர். முதலில் ஈங்கு அடிமைகளாகக் குடி புகுத்தப்பெற்ற நீக்ரோக்களின் எண்ணிக்கை மொத்தத்தில் 10 சதவீதத்திற்குக் குறைவாகவும், சுதேசி இந்தியருடைய(Native Indians) எண்ணிக்கையும் அதே அளவாகவுமிருக்கிறது. இன்று சுதேசி இந்தியர் பெரும்பாலும் தென் அமெரிக்காவிலேயே வாழ் கின்றனர். மற்றும், அமெரிக்காவில் குடியிறங்கியுள்ள சீன, இந்திய மக்கள் சேர்ந்து மொத்தத்தில் 1 சதவீதத்திற்கும் குறைந்த எண்ணிக்கை உடையோராகவும், எஞ்சியோர் கலப் பினத்தவர்களாகவும் இருக்கின்றனர்.

அமெரிக்காவின் வாணிபம் ஒரு சிறப்பு அமிசத்தைத் தாங்கி வருகின்றது. அதுதான் அதன் வாணிபத்தின் பேரளவும், பெருக்கமும் ஆகும். குறைந்த மக்கள் அடர்த்தியும், தொகையும் கொண்டதாக இருக்கும்போது இந் நாட்டில் இத்துணைப் பேரள வில் வாணிபம் நடைபெறுவது வியப்பே. எனினும், முன்னரினும் இப்போது வாணிபத்தின் அளவும் பெருக்கமும் சிறந்தில்லை. இந் நிலை எதிர்பார்க்கக்கூடியதுதான்; ஏனெனில், இதன் நாடுகள் எல்லாம் விரைவாக முன்னேறிக்கொண்டும், முன்னரினும் இப் போது தன்னிறைவு எய்தியும் வருகின்றன. அமெரிக்கர்கள் தமது இயற்கை வளங்களை முன்பெல்லாம் துய்த்து முன்னேற்றிய விதமே தனி. அப்போதெல்லாம் அமெரிக்காவில் நடைபெற்றுவந்த வாணிபத்தில் இருந்த நிலைகளில் ஒரு குறிப்பிட்ட நிலப்பரப்பு எவ்வகைப் பயிர்களின் உற்பத்திக்கு மிகவும் ஏற்றதோ, அவற்றை

மாபேரளவில் உற்பத்தி செய்வதற்கென்றே, எளிதாகக் கிட்டிய நிலப்பரப்புகளை விரைவாகப் பயன்படுத்தி வந்தனர்.

இம்முறைதான் அமெரிக்கரிடையே பல்லாண்டுகட்கு வழக்கிலிருந்துவந்தது. ஆனால், இன்று காணும் நிலை முற்றிலும் வேறு. இத் திருப்பம் முதல் உலகப்போர் தொடங்கிய சமயத்து ஏற்பட்டது. அமெரிக்க நாடுகள் யாவுமே தற்போது ஒன்றன்பின் ஒன்றாகப் பழைய உலக நாடுகளைப்போலாகி வருகின்றன. அவற்றைப்போலவே, அமெரிக்க நாடுகளிலும் அதுகாறும் ஏற்றுமதி செய்யப்பெற்றுவந்த முதன்மையான பொருள்களது (primary materials) உபரி குறைந்தும், அதற்குப் பதிலாக இரண்டாந்தரத் தொழில்களும், செய்தொழிற் பொருள்களின் (manufactures) உற்பத்தியும் விரிவடைந்தும் வருகின்றன. ஆனால், அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் இந் நிலையைத் தாண்டிவிட்டன. கனடாவுங்கூட ஏறக்குறைய இந் நிலையை மீறிவிட்டது எனலாம்.

இதன் இறுதிப் பயனாகச் சில்லாண்டுகளாக (இந்நிலை இன்னும் மாறியபாடில்லை) இந்த இரு கண்டங்களின் ஏற்றுமதிப் பொருள்களில் பளுமிகுந்த சரக்குகளே (உணவுப் பொருள்களும், கச்சாப் பொருள்களும்) பெரும்பாலும் மிகுதியாயிருந்து வருகின்றன. ஆகவே, வாணிபத்தில் ஈடுபட்ட பொருள்களின் அளவைப் பொறுத்தவரையில், வெளிநாடு செல்லும் வர்த்தகத்திற்கும் (outward trade), அமெரிக்காவை நோக்கிய வர்த்தகத்திற்கும் இடையே வர்த்தகச் சமநிலை ஏற்படுவது பெரும்பாலும் இயலாதுபோயிற்று. உள்நாட்டில் அமைந்திருக்கும் உற்பத்திப் பிரதேசங்களுக்குப் பல பெரிய சரக்குப் புகைவண்டிகள் (goods trains) காலியாகச் செல்லவேண்டியிருந்தன. இச் சிக்கலே பின்பு புகைவண்டிக் கம்பெனிகள் எல்லாம் உள்நாடு நோக்கிய சரக்குப் புகைவண்டிப் போக்குவரத்தில்மட்டும் இழு கூலிகளை அதம நிலைக்குத் தாழ்த்தத் தூண்டியது. புகைவண்டிக் கம்பெனிகள் இழுகூலிகளைத் தாழ்த்தத் தயங்கவில்லை. ஏனெனில், அவ்வாறு செய்து உற்பத்திப் பொருள்களைச் சேகரித்து அவற்றைச் சேரவேண்டிய இடங்களுக்கு அனுப்புதலில் அவற்றிற்குச் செலவாகும் தொகைக்குமேல் கிட்டும் தொகையெல்லாம் அக்கம்பெனிகளுக்கு வருவாயாயிற்று. அமெரிக்கா முழுவதைப் பொறுத்துமே இந்நிலை இருக்கவில்லை; கண்டத்தில் சிற்சில இடங்கள் மேற்கூறியதற்கு எதிரான நிலைகள் வாய்ந்தவையாயிருந்தன. ஆனால், இந் நிலைகள் 1914ஆம் ஆண்டில் பனமா கால்வாய் திறக்கப்பெறும் வரையிற்றான் நீடித்தன. கனேடிய-பசிஃபிக் இருப்புப்பாதையின் மூலம் ராக்கி மலைகளின் (The Rocky Mountains) குறுக்கே நடந்து

வந்த வர்த்தகத்தில், வெளிநோக்கிய வர்த்தகத்தைக் காட்டிலும், உள்நாடு நோக்கிவந்த வர்த்தகமே அளவில் மிகுந்திருந்தது. இவ்வாறு உள்நாடு நோக்கிய வர்த்தகத்தில் பேரளவுகளில் மரக் கட்டைகள், பலகைகள் மற்றும் பசிஃபிக் பெருங்கடலை ஒட்டிய பகுதிகளில் உற்பத்தியாகிய மற்றக் கான்படு பொருள்கள் முதலியவையும், மேலும் பளுவில் சிறிது குறைந்த பொருள்களான சர்க்கரையும், தேயிலையும், பின்னர் பசிஃபிக் தீவுகள், கிழக்குலகு (The Orient) ஆகியவற்றில் உற்பத்தியாகிய சில பொருள்களும் ஈடுபட்டன. பனாமா கால்வாய் திறக்கப்பெற்ற சமயந்தொட்டு பிரெய்ரி நிலங்களில் அபரிமிதமாக விளையும் கோதுமையை ஏற்றுமதி செய்வதில் ஈடுபடும் கனடா நாட்டுத் துறைமுகங்களுள் வாங்க்கூவர் (Vancouver) முதல் அல்லது இரண்டாவது இடத்தை வகிக்கும் நிலையைப் பெற்றிருக்கிறது.

மக்களடர்த்தி மிக்கவையும், தொழில்வளமும் உற்பத்தித் திறனும் கொண்டவையுமான ஐரோப்பியப் பகுதிகளை ஒரு பக்கத்தேயும், ஆசிய ஆஸ்திரேலியக் கண்டங்களை மறு பக்கத்தேயும் கொண்டு இவ்வாறு ஏறக்குறைய இவற்றின் நடுவண் அமெரிக்கக் கண்டம் அமைந்திருத்தலுக்கும், அதன் வாணிபத்திற்கும் இடையேயுள்ள தொடர்பு ஈண்டுக் குறிப்பிடத்தக்கது. இத்தகைய இருப்பிடம் வாய்த்ததன் மூலம் விளைந்த நன்மையானது, கண்டத்தின் மேற்குப் பகுதிகளில் மக்கள்தொகை பெருகப் பெருகத்தான் நன்கு உணரப்பெற்றது. எனினும், அமெரிக்காவின் மேற்கத்திய சந்தை பிறவற்றோடு ஒப்பிட்டுப் பார்க்கில் சிறியதே. கிழக்கு ஆசியா அளிக்கும் பொருள்கள் எல்லாம் பெரும்பாலும் பனாமா கால்வாய் மூலம் செல்லும் நீண்ட, அறுபடாக் கடல் நெறியின் வாயிலாகத்தான் இறக்குமதி செய்யப்பெறுகின்றன. இவ் வர்த்தகம் இரண்டாம் உலகப்போரின் சமயத்தும், அதற்குப் பின்னரும் நடைபெறுது நின்றுபோயிற்று. அந் நிறுத்தம் ஏற்படுவதற்கு முன்னரெல்லாம், சான்றாக, அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் இறக்குமதியான தேயிலை ஏறக்குறைய சீனா, ஜப்பான் நாடுகளிலிருந்து மட்டுமே இறக்குமதி ஆயிற்று எனினும், அவ் வர்த்தகம் பெரும்பாலும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் கிழக்குத் துறைமுகங்களை நோக்கித்தான் நடைபெற்றது; தேயிலை அவற்றில் தான் இறக்குமதியாயிற்று. 1886ஆம் ஆண்டில் இருந்ததைப் போலவே 1925ஆம் ஆண்டில் இறக்குமதிப் பொருள்களில் சுமார் பத்தில் ஒரு பங்கு அளவிற்குச் சமமான சரக்குகளே ஸான் ஃப்ரான்ஸிஸ்கோ (San Francisco) துறைமுகத்தின் வழியாகவும், மற்ற பசிஃபிக் கரைத் துறைமுகங்களின் வழியாகவும் இறக்குமதி

யாயின. கிழக்கு உலகிலிருந்து அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளடைந்த பொருள்களுள் கச்சாப்பட்டு (raw silk) மிகவும் முக்கியமானதாக இருந்தது. இப் பொருளின் பெரும்பான்மையான அளவு அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளை அவற்றின் மேற்குக் கரைத் துறைமுகங்களின் மூலம் அடைந்தது. கச்சாப் பட்டின் மதிப்பு அதன் பரிமாணத்திற்கு ஏற்ருற்போல் வெகுவாக அதிகரிப்பதாற்ருன், அதை எத்துணைத் தொலைவு நிலத்தின்மீது கடத்தினும், அதற்கு ஆகும் செலவை அப் பொருள் தாங்குகிறது.

மெக்ஸிகோ வளைகுடாவிற்கு வடக்கே வட அமெரிக்காவிலேயே மிகக்குறைந்த நீளமுடைய குறுக்குக் கண்ட இருப்புப் பாதையானது (trans continental railway) கனடாவில் உள்ளது. 1914ஆம் ஆண்டு வரையில், தொடர்ச்சியான ஓர் இருப்புப் பாதையாக விளங்கிவந்தது கனேடிய-பசிஃபிக் தொடர்தாஞகும் (பக்கம் 234 ஐப் பார்க்கவும்). இந்நெறியின் மூலம் கிழக்கு நோக்கிச் செல்லும் பொருள்களுள் பிரெய்ரி மாநிலங்களில் விளைந்த கோதுமை தனிச்சிறப்பும் முதன்மையும் பெறுகிறது. நீண்ட ஏரிகளான வின்னிபெக் (Winnipeg), மானிடோபா (Manitoba), வின்னிபெகோஸிஸ் (Winnipegosis) ஆகிய மூன்றன் அமைப்பும் பிரெய்ரி நிலங்களிலிருந்து நடைபெறும் போக்குவரத்தை அந்த ஏரிகளுக்குத் தெற்கு நோக்கியே செலுத்துகிறது. இதன் காரணமாகத்தான் கனேடியப் பிரெய்ரி நிலங்களில் ஓடும் பாதைகளுள் பெரும்பாலன வின்னிபெக் நகரில் கூடுகின்றன; மேலும் வின்னிபெக் நகரும் மிக விரைவாக வளர்ச்சி பெற்றிருக்கின்றது.

கிழக்குக் கடற்கரையிலிருந்து வட அமெரிக்க உள்நிலப் பகுதியை நோக்கிப் பாதி கனடாவின் வழியேயும், பாதி அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் வழியேயும் ஓடும் இருப்புப்பாதைகள் பல உண்டு. மெய்ன் (Maine) மாநிலத்தினூடே ஓடும் கனேடியன்-பசிஃபிக்கின் சிறு பாதை கீழே (பக்கம் 234) குறிப்பிடப்பெற்றுள்ளது. இதே இருப்புப்பாதையின் ஸூ ஸென்ட் மேரி-மின்னியா பொலிஸ் (Sault Ste. Marie-Minneapolis) கிளை ரெஜின (Regina) என்னும் நகரத்திற்குச் சிறிது மேற்கே மற்ருேர் இருப்புப்பாதை மூலம் பெரும் பாதையோடு (main line) இணைக்கப் பெறுகிறது. இவ்விணைப்புப்பாதை போர்ட்டால் (Portal) என்னுமிடத்தே திரும்பவும் கனடாவினுள் புகுகின்றது. இப் பாதையின் வழியே கனடாவின் கோதுமை மின்னியாபொலிஸ் நகரிலுள்ள கோதுமை அரைக்கும் ஆலைகளுக்கு மாபேரளவுகளில் கடத்தப்

பெறுகிறது. மற்றுமொரு பாதையின்மூலம் நியூயார்க்குக்கும் சிகாகோவுக்கும் இடையே ஓரிணைப்பு ஏற்படுகிறது. இப் பாதை பஃபலோ (Buffalo) என்னும் நகரத்தில் நயாகரா ஆற்றினைக் கடந்து கனடாவினுள் நுழைந்து, இறுதியில் விண்ட்ஸர் (Windsor), டெட்ராய்ட் (Detroit) நகரங்களின் வழியே திரும்பவும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளினுள் புகுகிறது.

முழுதும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் எல்லைக்குள்ளேயே ஓடும் குறுக்குக் கண்டப் பாதைகள் யாவும் அப்பலேச்சிய, ராக்கி மலைத்தொடர்கள் இரண்டையும் கடந்தேயாக வேண்டும். ஆகவே, இப்பாதைகள் பல இடங்களில் மிக வளைந்தும் நெளிந்தும் செல்லவேண்டியுள்ளன; மேலும் இப் பாதைகள் அம் மலைப்பகுதிகளில் வன்மையான சரிவுகளை நிறையக் கொண்டுள்ளன. இந் நாட்டின் கீழ்ப்புறத்தே ஹட்ஸன் ஆற்றின் (The Hudson) இரு பக்கங்களிலும் ஓடும் இருப்புப்பாதைகள், அப்பலேச்சியன் மலைகளின் தொடர்ச்சியில் அறுப்பு ஏற்பட்டுள்ள பகுதியான மோஹாக் பள்ளத்தாக்கின் (Mohawk valley) வழியே எளிதாக அம் மலைகளைக் கடந்து செல்லற்பொருட்டு வடக்கு நோக்கி 140 மைல்களுக்கும் அதிகமான தொலைவு ஓடிப் பின்னர்க் கீழ்மேலாகத் திரும்புகின்றன. இப் பாதைகளைப்போன்றே சிகாகோ (நியூயார்க் ஸென்ட்ரல்), பஃபலோ நகரங்களை அடையும் ஈரி கால்வாயும் (Erie Canal) மோஹாக் ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்கைத்தான் பயன்படுத்தியுள்ளது. இந்த விலக்கத்தின் விளைவாக இவ்விரு புள்ளிகளுக்கும் இடையேயுள்ள தொலைவு 980 மைல்களுக்கும் மேலாக அதிகரிக்கிறது. இதைவிடச் சற்றுக் குறைந்த தொலைவு (912 மைல்கள்) கொண்ட பென்ஸில்வேனியா இருப்புப்பாதை ஃபிலடெல்ஃபியா (Philadelphia, 90 மைல்கள்), பிட்ஸ்பர்க் (Pittsburgh, 444மைல்கள்) நகரங்களின் வழியே ஓடி அவ்விரு இடங்களையும் இணைக்கிறது. இவ்வாறு இப்பாதை சரிவு குறைந்த பகுதிகளின் வழியாகவே ஓட முற்படினும், இதன் ஒரு பகுதியில் தொடர்ச்சியாக 11மைல் தொலைவிற்கு நிலத்தின் சரிவு 1-ல் 60 என்னும் அளவுடையதாக இருக்கிறது; மேலும் இங்குச் சில கடுமையான வளைவுகளும் உண்டு.

ஹட்ஸன் ஆற்றின் வலக் கரையை ஒட்டினாற்போல் ஓடும் மேற்குக் கரைப் பாதை, மற்றும் பென்ஸில்வேனியாவின் வழியே சென்று சிகாகோவை அடைவதும் பென்ஸில்வேனியா இருப்புப் பாதைக் கம்பெனிக்கு உரிமையானதுமான ஒரு பாதை ஆகிய இவ்விரண்டின் முடிவிடங்களையும் (termini) அடைவதற்கு முன்பெல்

லாம் நியூயார்க் நகரத்திலிருந்து படகுகளில் செல்லவேண்டியிருந்தது. ஆனால், பென்சில்வேனியா இருப்புப்பாதைக் கம்பெனியார் நியூயார்க் நகரத்தின் மையத்தே ஒரு மிகப்பெரிய முடிவு நிலையத்தைச் (terminal station) சமைத்து, நியூயார்க் துறைமுகத்திற்குக் கீழே குடைந்து சுரங்கப் பாதைகளை (tunnels) அமைத்துள்ளதன் மூலம் ப்ருக்லின் (Brooklyn) உட்பட நியூயார்க் நகரத்தை நியூ ஜெர்ஸி (New Jersey) கரையோடு இணைத்துள்ளனர். எனினும், இச் சுரங்கப்பாதைகள் பிரயாணிகளின் போக்குவரத்துக்குத்தான் பயன்படுகின்றன. பேருந்துகள் செல்வதற்கென ஜார்ஜ் வாஷிங்டன் பாலத்தைத் தவிர ஹட்சன் ஆற்றுக்குக் கீழே ஒரு சுரங்கப் பாதையும் அமைக்கப்பெற்றுள்ளது. நியூயார்க் மத்திய இருப்புப் பாதைகள் (The Newyork Central Lines) சுரங்கப் பாதைகளின் மூலம் நியூயார்க் நகரத்தின் நடுப்பகுதியையும் அடைய முடிகின்றன. இந் நடுப் பகுதியை (கிராண்டு சென்ட்ரல் டெர்மினல்) அடையும் புகை வண்டிகள் சுரங்கப் பாதைகளின் வழியே செல்லுகையில் மின்சார இன்ஜின்களால் இழுக்கப்பெறுகின்றன. டெமோயின் (Des Moines), ஓமஹா (Omaha) நகரங்களின் வழியே ஓடும் யூனியன் பசிஃபிக் இருப்புப்பாதை, (Union Pacific Railroad) மத்தியப் பசிஃபிக் இருப்புப்பாதை (Central Pacific Railroad) ஆகிய இரு பாதைகளும் முழுதும் அமைக்கப்பெற்றதன் பயனாக 1869ஆம் ஆண்டில் முதன்முதலாகச் சிகாகோ நகரத்திற்கும்—எனவே, கிழக்குக் கடற்கரைக்கும்—ஸான் ஃபிரான்ஸிஸ்கோவுக்கும் [அல்லது உண்மையில் ஸான் ஃப்ரான்ஸிஸ்கோ வளைகுடாவின் கீழ்ப்புறத்தேயுள்ள ஓக்லண்டுக்கும் (Oakland)] இடையே இருப்புப்பாதை இணைப்பு ஏற்பட்டது. இதுதான் பனாமா பூசந்திக்கு (Isthmus of Panama) வடக்கே கண்டத்தின் குறுக்கே ஏற்பட்ட முதல் இணைப்பாக இருந்தது. இவ்வாறு ஃபிலடெல்ஃபியாவின் வழியே ஓடும் இப் பாதையில் நியூயார்க் நகரத்திற்கும் ஸான் ஃப்ரான்ஸிஸ்கோ நகருக்கும் இடையே உள்ள மொத்தத் தொலைவு 3,270 மைல்கள். 1869-ல் ஏற்பட்ட முதல் இணைப்புக்குப் பின்னர், மற்றக் குறுக்குக் கண்ட இருப்புப் பாதைத் தொடர்கள் அடுத்த சில ஆண்டுகட்குள் அமைக்கப்பெற்றன. எனினும், மேற்குப் பசிஃபிக் இருப்புப்பாதை 1909ஆம் ஆண்டில்தான் முடிவுபெற்றது. இப் பாதையில் மத்தியப் பசிஃபிக் பாதையைக் காட்டிலும் சரிவுகள் மென்மையானவையாக உள்ள போதிலும், இதன் நீளம் மற்றதைவிட மிக அதிகம். வட பசிஃபிக் பாதை, பெரும் வடபாதை (Northern Pacific, The Great Northern Railways) ஆகியன இரண்டும், கிழக்கே செண்ட் பால் (St. Paul) நகரில் இறுதி பெறுகின்றன. இந் நகரம் சிகாகோவிற்கு வட மேற்

காகப் புகைவண்டி மார்க்கத்தில் அந் நகரிலிருந்து 410 மைல் தொலைவில் அமைந்துகிடக்கின்றது. வட பசிஃபிக் இருப்புப்பாதை வழியே ஸெண்ட் பால் நகருக்கும், ப்யூஜெட் ஸௌண்டு (Puget Sound) மீது அமைந்திருக்கும் டகோமா (Tacoma) நகருக்கும் இடையேயுள்ள தொலைவு 1,912 மைல்களாகவும், ஸெண்ட் பாலுக்கும் போர்ட்லண்டுக்கும் உள்ள தொலைவு 2,056மைல்களாகவும் இருக்கின்றது. மேலும், நியூயார்க்கிலிருந்து ஃபிலடெல்ஃபியா மார்க்கமாக டகோமாவிற்கும், போர்ட்லண்டுக்கும் இடையேயுள்ள தொலைவுகள் முறையே 3,234, 3,378 மைல்களாக இருக்கின்றன. பெருவடக்கு இருப்புப் பாதையின் வழியாக, ப்யூஜெட் ஸௌண்டு மீதுள்ள ஸியாட்டில் (Seattle) நகருக்கும் ஸெண்ட் பாலுக்கும் இடையேயுள்ள தொலைவு 1,823 மைல்கள்; மேலும் நியூயார்க் நகரத்திலிருந்து 3,145 மைல்கள்.

தென் பசிஃபிக் இருப்புப்பாதையும், அட்சிஸன் (Atchison), டோபீக்கா (Topeka), ஸான்டா ஃபே (Santa F'e)இருப்புப்பாதைகளும் கலிஃபோர்னியப் பள்ளத்தாக்கின் தென் அரைப் பாகத்தின் வழியாக ஸான் ஃப்ரான்ஸிஸ்கோவுடன் தொடர்பு ஏற்படுத்திக் கொள்ளுகின்றன. இரண்டாவதாகக் குறிப்பிடப்பெற்ற பாதை, ஸெண்ட் லூயிஸ் (St. Louis) நகர் வழியே ஓடும் ஒரு குறுக்குக் கண்ட இருப்புப்பாதைத் தொடரை முழுமைபெறச் செய்கிறது.

மேற்கு, கிழக்குக் கரைகளை இணைக்கும் இந்தக் குறுக்குக் கண்ட இருப்புப் பாதைகளின்மூலம் கொண்டுசெல்லப்பெறும் பொருள்கள் அதிகமில்லை. பேரளவுகளில் கலிஃபோர்னியப் பழமும், ஒரீகன் (Oregon), வாஷிங்டன் (Washington), பிரிட்டிஷ் கொலம்பியா முதலியவற்றில் உற்பத்தியாகும் ஆப்பிள்களும், ஹாப் (hops) எனப்பெறும் பழவகைகளும் புகைவண்டிகளின்மூலம் வட அமெரிக்காவின் கிழக்குப் பகுதிகளுக்குச் செல்லுகின்றன. ஆனால், பிரிட்டிஷ் கொலம்பியா, வாஷிங்டன், ஒரீகன் ஆகிய பகுதிகளில் கிடைக்கும் வெட்டுமரம் (timber) இப்போது பெரும்பாலும் பனாமா கால்வாயின் வழியாகவே கிழக்குப் பகுதிகளை அடைகிறது. இப் பாதைகளின் வழியாகவெல்லாம் கடத்தப்பெறும் சரக்குகளில் பெரும்பான்மையானவை ராக்கி மலைகளுக்குக் கிழக்கே உள்ள பிரெய்ரி நிலங்களில் உற்பத்தியாகியவையே. இவற்றுள் சிகாகோவிலுள்ள கால்நடை கொல்லுமிடங்களுக்குச் செல்லும் பிராணிகள், பெரிய ஏரிகளின்மீதுள்ள துறைமுகங்களான சிகாகோ, ட்யூலூத், சுபீரியர் (Superior), ஃபோர்ட் வில்லியம் (Fort William) முதலியவற்றிற்கு அல்லது அவற்றிற்கும் கிழக்கே

யுள்ள நகரங்களுக்குப் புகைவண்டிகள்மூலம் அனுப்பப்பெறும் உணவுத் தானியங்கள் (grains), மற்றைப் பயிர்த்தொழிற் பொருள்கள், மேலும் மலைகளிலுள்ள சுரங்கங்களில் அகப்படும் தாதுப்பொருள்கள், உலோகங்கள் முதலியவை அடங்கும். மேற்கு நோக்கிச் செல்லும் பொருள்கள் பெரும்பாலும் நிலக்கரியும், செய் தொழிற் பொருள்களுமேயாகும். ஆனல், கனடாவில் உணவுத் தானியங்களின் போக்குவரத்து இருப்புப் பாதைகள்மூலம் அதிக மாக நடைபெறுவதில்லை; ஆண்டில் எப்போதும் உறையாத் துறைமுகமான வாங்கூவர் பட்டினத்தின் வழியே அவற்றைக் கடல் நெறி வாயிலாகக் கடத்துதல் நாளுக்குநாள் சிறப்பில் ஓங்கி வருகிறது. பனமா கால்வாய் மார்க்கம் போக்குவரத்துக்கு வரும் முன்பு, ஹாவாய்த் தீவுகளில் உற்பத்தியான சர்க்கரை குறிப் பிடத்தக்க அளவுகளில் ஸான் ஃப்ரான்ஸிஸ்கோவில் இறக்குமதி செய்யப்பெற்றுப் பின்னை மறுபடியும் கால்விஸ்டன் (Galveston) துறைமுகத்திலிருந்து கிழக்குத் துறைமுகங்களுக்குக் கடல் மார்க்க மாக அனுப்பப்பெற்றது. ஆனல், இதுவொரு விதிவிலக்காக இருந்தது. இத்தகைய போக்குவரத்திற்கென்றுதான் டெஹ்வான் டெபெக் (Tehuantepec) இருப்புப்பாதை (ஆனல், பனமா கால் வாய் திறந்ததும் இதன் அனைத்துலக முக்கியத்துவம் மறைந்தது), பனமா இருப்புப்பாதைத் தொடர், மற்றும் பனமா கால்வாய் ஆகியவை அமைக்கப்பெற்றன. அட்லான்டிக், பசிஃபிக் பெருங் கடல்களுக்கு இடையேயுள்ள இந்த இறுதி இணைப்புப்பாதைகளின் ஒரு முக்கியமான பயன் யாதெனில், இப் பாதைகளின் பசிஃபிக் முடிவிடங்களிலிருந்து ஜப்பான், வடமத்திய சீனுக்களுக்குச் செல் லும் பெரு வட்டப்பாதை (Great Circle route) கலிஃபோர்னியா வரையுள்ள வட அமெரிக்கக் கடற்கரையின் போக்கை ஏறக் குறையப் பின்பற்றிச் செல்கிறது என்பதும், இந்த நேர் வழியி லிருந்து ஸான் ஃப்ரான்ஸிஸ்கோ நகரம் அதிகம் தள்ளி அமைந் திருக்கவில்லை என்பதுமே. அட்லான்டிக் பகுதியிலோவெனில், ஸில்லித் தீவுகளில் (Scilly Isles) உள்ள பிஷப்ஸ் ராக் (Bishop's Rock) என்னுமிடத்திலிருந்து—இவ்விடம் பிரிட்டிஷ் கால்வாயின் நுழைவாயிலில் அமைந்திருக்கிறது—பனமா கால்வாயின் அட்லான்டிக் முடிவிடத்தினை அடையும் ஒரு கப்பல் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளது கிழக்குத் துறைமுகங்களில் ஏதேனும் ஒன்றின் வழியே செல்வதன்மூலம் அப் பாதையின் நீளம் வெகுவாக அதிகரித்துவிடுவதில்லை என்பது ஓர் அனுகூலமாகும். பிஷப்ஸ் ராக்கிலிருந்து கோலன் (Colon) துறைமுகத்திற்கு நேரடியாகச் செல்லும் பாதை 4,356 கடல்நெறி மைல் (nautical miles) தொலைவுடையது. ஆனல், ஹாம்ப்டன்ரோட்ஸ்(Hampton Roads)

வழியே செல்லும் பாதை மேற்கூறியதைவிட 250 மைல்கள் அதிகத் தொலைவுடையது.

1948ஆம் ஆண்டு வரையில் தென் அமெரிக்காவில் இருந்த ஒரே ஒரு குறுக்குக் கண்ட இருப்புப் பாதைத் தொடர் [இத் தொடரோடு பியூனஸ் அய்ரீஸ் (Buenos Aires) நகரத்திலிருந்து வடமேற்கு ஆர்ஜென்டீனா, பொலிவியா வழியே அரிகாவிற்கு (Arica) அல்லது சிலியிலுள்ள ஆன்டொஃபகாஸ்டாவிற்குச் (Antofagasta) செல்லும் இருப்புப் பாதையையோ, பொலிவியாவின் வழியே சென்று, டிடிகாகா ஏரியின் (Lake Titicaca) குறுக்கே மால்லெண்டோ வரையிலும் நீராவிக்கல இணைப்போடுகூடிய பாதையையோ சேர்க்காதிருப்பின்] சிலி நாட்டின்கண் அமைந்துள்ள வால்பரைஸோ (Valparaiso) நகரைப் பியூனஸ் அய்ரீஸோடு இணைக்கும் பாதைதான். பசிஃபிக் கடற்கரையிலிருந்து அட்லான்டிக் கரை வரையிலும் ஓடும் இப்பாதையின் நீளம் 883 மைல்கள். 1910ஆம் ஆண்டு மே மாதம் 25ஆம் தேதி திறக்கப் பெற்ற இப் பாதை 1934ஆம் ஆண்டு ஜனவரி மாதம் வெள்ளப் பெருக்கொன்றால் அழிக்கப்பட்டுப் பின்னர்த் திரும்பவும் அமைக்கப்பெற்றது. ஆண்டீஸ் மலைகளது சிலி நாடு சார்ந்த பக்கத்திலுள்ள லாஸ் ஆண்டீஸ் (Los Andes) நகரத்திற்கும், ஆர்ஜென்டீனா சார்ந்த பக்கத்திலுள்ள மென்டோஸாவிற்கும் (Mendoza) இடையே இப் பாதை அஸ்பலாட்டா கணவாய்க்குக் (Uspallata Pass) கீழே ஏறக்குறைய இரண்டு மைல் நீளமும், 10,469 அடி உயரமும் உடைய ஒரு சுரங்கப் பாதையின் வழியாகச் செல்லுகிறது. இன்று இச் சுரங்கப்பாதை புகைவண்டிப் போக்குவரத்திற்கும், சாலைப் போக்குவரத்திற்கும் பயன்படும் சுரங்கப் பாதையாக மாற்றப்பெற்றிருக்கிறது. இப் புகைவண்டித் தொடரில் உள்ள மலைப்பாதையின் நீளம் 153 மைல்கள். இப் பாதைமட்டும் மீட்டர்கேஜ் பாதையாகவும், மிகுதியான பகுதி முழுவதும் ஆர்ஜென்டீனா நாட்டின் திட்ட அளவிலும் (Argentine Standard Gauge—5 அடி 6 அங்.) அமைந்துள்ளது.

1914ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு மாதம் பனாமா கால்வாய் போக்குவரத்து வழியாகப் பயன்படத் துவங்கியதையடுத்துக் கடல் போக்குவரத்து நெறிகளில் பல மாறுதல்கள் ஏற்பட்டன. பலர் எதிர்பார்த்ததற்கு மாறாக இக் கால்வாயின் வழியே சென்ற கப்பல்கள் சுமந்த நிகர எடை ஆண்டுதோறும் அதிகரித்தது. முதல் உலகப்போர் முடிவுற்றுச் சில ஆண்டுகட்குப் பின்னர், இதன் வழியே சென்ற கப்பல்கள் தாங்கிய சுமைகளின் அளவு சூயஸ் கால்வாயின் வழியே சென்ற கப்பல்கள் சுமந்த சரக்குகளின்

எடைக்கு ஏறக்குறையச் சமமாக இருந்தது. பின்பு இரண்டாம் உலகப்போர் மூளும்வரை இவ்விரு கால்வாய்களும் நெருங்கிப் போட்டியிட்டன. 1924-லிருந்து 1939 வரையிலும், பனமா கால்வாயின் மூலம் சென்ற கப்பல்கள் ஆண்டுதோறும் சுமந்த சரக்குகளின் எடை அதிகமாக மாறுதலடையாது பெரும்பாலும் 25 மில்லியன் டன்களுக்கும் 27 மில்லியன் டன்களுக்கும் இடைப் பட்டதாகவே இருந்தது. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் சிறிது தாமத மாக இரண்டாம் உலகப் போரில் குதித்ததை அடுத்துப் பனமா கால்வாயின் வழியே நடைபெற்ற வர்த்தகம் ஓரிராண்டுகட்குச் சூயஸ் கால்வாயின்மூலம் நடந்த வர்த்தகத்தைக் காட்டிலும் மிகுந்த அளவு படைத்ததாக இருந்தது. ஆனால், இதற்குப் பிறகு திரும்பவும் சூயஸ் கால்வாய் பனமாவை விஞ்சியது. போர்க்காலத்திற்குப் பின்னர் சூயஸ் கால்வாய் வழியே நடைபெற்ற வர்த்தகம் படிப்படியாகப் பெருகிற்று. பனமா கால்வாய் வர்த்தகத்தால் அதைச் சிறிதுகூட அணுக முடிய வில்லை. எனினும், பனமா கால்வாயின் வழியே இயங்கும் வர்த்தகம் உறுதிபெற்றதாகவும், ஒழுங்குடையதாகவும் இருந்து வந்துள்ளது.

பொதுவாகப் பனமா கால்வாய், சூயஸ் கால்வாயைப் போன்று சில அடிப்படை அனுகூலங்கள் வாய்ந்ததாகத் தோன்று திருக்கலாம். சூயஸ் கால்வாய் மேற்கு, கிழக்குலகுகளின் மிக முக்கியமான துறைமுகப் பட்டினங்களுக்கு இடையே உள்ள தொலைவைப் பெரிதும் குறைத்தது. இதேபோன்று—ஆனால், இத்துணைப் பேரளவில் அன்று—ஆஸ்திரேலியாவுக்கும் ஐரோப்பா வுக்கும் இடையேயுள்ள தூரத்தையும் குறைத்தது. இவற்றிற்கு மாறாகப் பனமா கால்வாய் அவ்வாறு ஐரோப்பாவுக்கும் கிழக் குலகுக்கும் இடையேயுள்ள தூரத்தையோ, ஐரோப்பாவுக்கும் ஆஸ்திரேலியாவுக்கும் இடையேயுள்ள தூரத்தையோ சிறிதுகூடக் குறைக்கவில்லை. இக் கால்வாயின் வழியே நியூயார்க்கிலிருந்து ஷாங்காய் (Shanghai, அதாவது யாங்ஸி ஆற்றுப் பள்ளத் தாக்கு) நகரத்திற்கு உள்ள தூரம் எத்துணையோ, அத் தூரம் லண்டன் அல்லது லிவர்பூல் நகரத்திலிருந்து ஷாங்காய் நகரத் திற்கு உள்ள தூரத்தையும்விட (சூயஸ் கால்வாய் மார்க்கமாக) அதிகமாகத்தான் இருக்கிறது. இதன் மூலம் ஏற்பட்ட முக்கிய மான நற்பயன் ஒன்றுளதெனில், அது இக் கால்வாய் அமெரிக் காவின் மேற்குப் பகுதியை அட்லான்டிக் பெருங்கடற்கரைக்கு முன்னரினும் அருகில் கொணர்வித்தது என்பதேயாகும். இதன் மூலம் கடந்த சில்லாண்டுகளில் இவ் அமெரிக்கப் பகுதி தனது

உற்பத்தித் திறனை வெகுவாகப் பெருக்கிக்கொண்டுள்ளது. பனமா கால்வாய் திறந்த சமயத்தில் அதன் வழியே நடந்த போக்கு வரத்தில் ஏற்பட்ட விரைவான அதிகரிப்புக்குக் கலிஃபோர்னியா விற்கும் அட்லான்டிக் கரைக்கும் இடையே நடைபெற்ற கலிஃபோர்னிய எண்ணெய் வியாபாரத்தில் ஏற்பட்ட வளர்ச்சியே முக்கியக் காரணமாகும். மேலும், பெட்ரோலியத்திற்கு அடுத் தாற்போல், ப்யூஜெட் ஸௌண்டிலிருந்து வெட்டு மரமும் அட்லான்டிக் பகுதியை அடைந்தது. இனி இவ்விடத்து, பசிஃபிக் கரையிலிருந்து அட்லான்டிக் கரையடைந்த கப்பல்கள் தாங்கிய சுமை அவற்றிற்கு எதிர்த்திசையிற் சென்ற கப்பல்கள் தூக்கிய சுமையைக் காட்டிலும் மிக அதிகமாக இருந்தது என்பது உற்று நோக்கற்பாலது. இவ்விரு சுமைகளுக்குமிடையேயிருந்த வித்தியாசம் ஒழுங்காகக் குறைந்துகொண்டே வந்தது என்றாலும், இறுதியில் 1957-ல் மீண்டும் பழைய நிலையையே எய்திற்று.

எவ் வானிலையின் கீழும் பேருந்துப் போக்குவரத்துக்கு ஏற்றவையாக இருக்குமாறு அமைக்கப்பெற்ற பல பெருஞ் சாலைகள் வட அமெரிக்கக் கண்டத்தில் ஒரு மாபெரு மாறுதலையே ஏற்படுத்தியுள்ளன. உலகம் முழுவதிலுமுள்ள மோட்டார் வண்டிகளில் மூன்றிலிரு பாகம் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் பாதைகளில் ஓடுகின்றன. மேலும், இவற்றில் நடைபெறும் பிரயாணப் போக்குவரத்தும், சரக்குகளின் போக்குவரத்தும் அளவிடற்கரியன. இத்தகைய உயர்ந்த ரகக் கப்பிச்சாலைகளும் கான்கிரீட் சாலைகளும் அண்மைக் காலத்தில் ஏற்பட்ட வளர்ச்சிகள் தாம் என்பதை நம்புவதே கடினமாக இருக்கிறது. 1934ஆம் ஆண்டிற்குள்ளாக இக் கண்டத்தின் ஒரு கரையிலிருந்து மறு கரைக்குச் செல்லும் நல்ல பேருந்துப் பெருஞ்சாலைகள் பல இருந்த போதிலும், அச் சாலைகள் ஒவ்வொன்றிலும் சிறிது தூரத்திற் கேனும் சரிவரக் கப்பியிடப்பெறாத பகுதிகள் இருக்கத்தான் செய்தன. 1958ஆம் ஆண்டுவரையில் கனடாவில் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் இருப்பதைப்போல், அதன் மேற்குக் கரையையும் கிழக்குக் கரையையும் இணைக்கும் பெருஞ்சாலை ஒன்றுகூட இருக்கவில்லை. இரண்டாம் உலகப்போரின்போது அமெரிக்க இராணுவப் பொறியியல் வல்லுநர்கள் கனடாவினூடே அலாஸ்காவிற்குச் செல்லும் ஆல்கன் (Alcan) அல்லது அலாஸ்கா பெருஞ்சாலையை (Alaskan Highway) அமைத்தனர். தென், வட அமெரிக்கக் கண்டங்கள் இரண்டையும் பெருஞ்சாலைகள் மூலம் இணைக்கும் திட்டத்தில் கனடாவிலிருந்து ஆர்ஜென்டீனாவிற்கு ஒரு பெருஞ்சாலையை அமைக்கும் பெருமுயற்சி இடம்பெற்றது.

அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளிலும், மெக்ஸிகோவிலும் இச் சாலையமைப்புத் திட்டம் 1952ஆம் ஆண்டில் முடிந்தது; ஆனால், சாலையமைப்பு வேலை மத்திய, தென் அமெரிக்காவிலெல்லாம் இன்னும் முடிவுபெறவில்லை.

அமெரிக்க நாடுகள் அனைத்தும், சிறப்பாக அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள், மிகமிக விரைவான போக்குவரத்தைச் சாத்தியமாக்கும் முயற்சியில் வெற்றிகொள்ளும் குறிக்கோளோடு இடையறாத ஒரு போர் நிகழ்த்தியிருக்கின்றன. இக் குறிக்கோளை அடைவதற்கு அவை பயன்படுத்திய கருவிகளுள் பெருத்த வெற்றியை அளித்திருப்பது வானவூர்தியே. அமெரிக்காவின் பெரு நகரங்களையெல்லாம் போக்குவரத்துச் சீராகவமைந்த விமான வழிகள் இணைக்கின்றன. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் அட்லான்டிக் கரையிலிருந்து பசிஃபிக் பெருங்கடற்கரையை விமானம் மூலம் அடைவதற்கு ஆகும் நேரம் 12 மணி நேரத்திற்கும் குறைவு. 1958-ல் ஜெட் விமானத்தில் அதற்கு ஆகிய நேரம் 4½ மணி நேரமே. தென் அமெரிக்காவில் உள்ள விமான வழிகள் அக் கண்டத்தைச் சுற்றிலும் இருக்கின்றன. இவ் வழிகள் யாவும் இதன் நாடுகளுடைய தலைநகரங்களை நியூயார்க் நகரத்தோடு இணைக்கின்றன.

அமெரிக்காவின் போக்குவரத்து முறையில் ஒரு முக்கியமான அமிசம் காணப்பெறுகிறது எனக் கூறின் அது பெட்ரோலியம், இயற்கைக் காற்று (natural gas) ஆகியவற்றை நெடுந்தொலைவு கடத்தும் குழாய்கள் மற்றும் கிளைக் குழாய்கள் ஆகியவற்றின் மிகுதியே. இக் குழாய்கள் சில கம்பெனிகளுக்கு உரிமையானவை. இக் கம்பெனிகளுக்கும், பொருள்களின் உற்பத்தியாளர்களுக்கும் சிறிதுகூடச் சம்பந்தமில்லை. இக் குழாய்கள் வெவ்வேறு குழுக்களுக்குச் சொந்தமான எண்ணெயையோ, இயற்கைக் காற்றையோகூட வெவ்வேறு சமயங்களில் கடத்தலாம்.

வட அமெரிக்கா

மேற்கிந்தியத் தீவுகள் உட்படப் புதுவுலகின் இப் பிரிவு, புதுவுலகின் மொத்தப் பரப்பில் அரைப் பாகத்திற்கும் மேற்பட்ட பரப்பையும், அதன் மக்கள்தொகையில் ஏறக்குறைய 75 சதவீத மக்களையும் கொண்டுள்ளது.

இதன் மேற்றளம் பெரும்பாலும் சமவெளிகளாலும், பீடபூமிகளாலும் (tableland) ஆகியதே. இதன்கண் ஓடும் சங்கிலி போன்ற

பெரிய மலைக்கோவைகள் ஏறக்குறையத் தெற்கு நோக்கிய போக்குடையனவாய் விளங்குகின்றன. இதன் மேற்கே காணப்பெறும் வானுற ஓங்கிய மலைத்தொடர்கள் கண்டத்தின் மேற்குக் கரையின் போக்கினையொட்டி ஏறக்குறைய அக்கண்டத்தின் வட முனையிலிருந்து தென் பகுதிவரையிலும் ஓடுகின்றன. இம் மலைத் தொடர்கள் 4,000 அடி அல்லது இதற்குச் சற்று மேற்பட்ட உயர முடைய ஒரு பீடபூமியிலிருந்து கிளம்புகின்றன. தனது மிக அகலமான பாகத்தில் (ஏறக்குறைய 40° அட்சரேகை), இப் பீடபூமி அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் அகலத்தில் மூன்றிலொரு பங்கிற்கும் அதிகமான பங்கை அடைத்துவிடுகின்றது. மேற்கிலுள்ள மலைத்தொடர்களின் சரிவுகளுக்குக் கிழக்கே நிலம் படிப்படியாகத் தனது உயரத்தில் தாழ்வுற்று ஒரு பெருஞ் சமவெளியாக அமைந்துள்ளது. கிழக்கேயுள்ள இப் பீடபூமியின் மீதிருந்து உயரக் கிளம்பும் மலைத்தொடர்களே ராக்கி மலைகளாகும். இவற்றைத் தவிர இன்னும் பலப்பல சிறிய மலைத்தொடர்களும் இக் கண்டத்தின்கண் இருக்கின்றன. இச் சிறிய தொடர்களே பீடபூமியின் மேற்றளத்தில் காணப்பெறும் ஒழுங்கீனங்களுக்குக் காரணம். இத் தொடர்களில் ஏறக்குறைய எல்லாமே வடக்குத் தெற்காக அல்லது இத்தகைய போக்கிலிருந்து அதிகம் விலகாதனவாக ஓடுகின்றன. மேற்கூறிய மேட்டுநிலத்தின் மேற்கு ஓரத்தில் காணப்பெறும் மலைத்தொடர்களுள் குறிப்பிடத்தக்கவை கேஸ்கேடு மலைகளும் (The Cascade Mountains) சியெரா நிவாடா (The Sierra Nevada) மலைகளும் ஆகும். இம் மலைத்தொடர்களிலிருந்து இன்னும் மேற்கே உயரத்தில் குன்றிய மலைகளான கடற்கரைத் தொடர்கள் (coastal ranges) உள்ளன. தென் பகுதியில், அஃதாவது கண்டத்தின் குறுகிய பகுதியான மெக்ஸிகோவில், இம் மேட்டுநிலம் ஏறக்குறையக் கடலுக்குக் கடல் வியாபித்துள்ளது. இம் மேட்டுநிலத்தின் தளத்திலிருந்து எழும் மலைத்தொடர்களை இன்று பல இருப்புப்பாதைத் தொடர்கள் கடந்து செல்லுகின்றன. புகைவண்டிப் போக்குவரத்து அதிகமாக நடைபெறுகின்ற இம் மலைத்தொடர்த் தொகுதிகளது மத்தியப் பகுதியில் ஓடும் புகைவண்டிகள் 5,300 அடியிலிருந்து 8,000 அடிவரை உயரத்தில் வேறுபடும் கணவாய்களின் வழியே அவற்றைக் கடக்கின்றன. ராக்கி மலைகளைத் தவிர வட அமெரிக்காவிலுள்ள மற்றும் ஒரே ஒரு பெரிய மலைத்தொடர் அப்பலேச்சியன் (The Appalachians) அல்லது அல்லிகேனி (The Alleghany Mountains) மலைகளாகும். இம் மலைகள் அட்லான்டிக் கடற்கரைக்கு ஏறக்குறைய இணையாகப் பல நீண்ட இணையான தொடர்ச்சிகளாக ஓடுகின்றன.

சண்களைப் பறிக்கும் அழகுவாய்ந்த சுபீரியர், மிச்சிகன் (Michigan), ஹூரன் (Huron), ஈரி (Erie), ஆன்டாரியோ (Ontario) என்னும் ஏரிகளிலிருந்து உற்பத்தியாகும் ஸெண்ட் லாரன்ஸ் ஆறு (The St. Lawrence) அட்லான்டிக் கடலில் சென்று இறுதியடைகிறது. இந்தப் பேராற்ருேடு சேர்ந்து, இவ்வைம்பெரும் ஏரிகள் மிகவும் முக்கியமானதோர் உள்நாட்டுப் போக்குவரத்து வழியை அமைத்துள்ளன. கண்டச் சமவெளியில் தவழ்ந்தோடும் பேராறுகளும் மேற்கூறிய ஏரிகளைப் போன்றே பெரும் போக்குவரத்து வழிகளாக அமைந்து மிக்க பயன் அளித்து வருகின்றன.

வட அமெரிக்காவின் மேற்குப் பகுதிக்கும், மேற்கு ஐரோப்பாவுக்கும் இடையேயும், இதேபோல வட அமெரிக்காவின் கிழக்குப் பகுதிக்கும் கிழக்காசியாவிற்கும் இடையேயும், காலநிலையைப் பொறுத்தவரையில் இருக்கும் பொதுவான இசைவு இந்நூலின் முதல் பாகத்தில் காலநிலையைப்பற்றிய பொதுப்படையான குறிப்பின்கீழ் விவரிக்கப்பெற்றுள்ளது. ஈங்கு அந்த இசைவிற் காணும் ஈரமிசங்களை நினைவுகூரல் பயனுடைத்து. இவற்றுள் ஒன்று கிழக்கிலுள்ளதைவிட மேற்கிலுள்ள மேட்டுநிலை மண்டலத்துக் காலநிலையின் அதிக உவப்பு (equability), மற்ருென்று 37° அல்லது 38° வடக்கு அட்ச ரேகைக்குத் தெற்கே கண்டத்தின் மேற்குப்பகுதியில் மழை போதாமை. இவற்றிற்கு மேற்கொண்டு கண்டத்தின் காலநிலையின்மீது இக் கண்டத்தின் சில இயற்கைத் தோற்ற உறுப்புகள் ஏற்படுத்தும் விளைவைப்பற்றிய சில குறிப்புகளைமட்டும் அளித்தல் இன்றியமையாதது.

மலைத்தொடர்களது திசையின் காரணமாகத்தான் காலநிலையில் முக்கியமான விளைவுகள் ஏற்படுகின்றன. பசிஃபிக் பெருங்கடலிலிருந்து கொணரப்பெறும் ஈரத்தை மேற்கிலுள்ள மலைத்தொடர்கள் தடுத்துவிடுகின்றன. இதன் விளைவாக அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் உள்நிலப் பகுதியில் பெரும்பாகம் நீர்ப்பாசன வசதி இருந்தாலன்றி வேளாண்மையை நடத்த இயலாத அளவுக்கு மிகவும் வரண்டுள்ளது. இக் காரணத்திஞற்ருன் கடற்கரையை ஒட்டிய பாகத்தின் ஒரு பகுதியைத் தவிர்த்து 100° மேற்குத் தீர்க்கரேகைக்கு மேற்கேயுள்ள அமெரிக்க நாட்டுப் பரப்பின் பெரும்பாகம் வரண்டுள்ளது. மேலும், இந் நாட்டின்கண் அமைந்துள்ள பெருஞ்சமவெளிகளும், ராக்கி மலைத்தொடர்களுக்கும் அப்பலேச்சியன் மலைகளுக்கும் இடையிலுள்ள மென்சரிவு கொண்ட நிலப்பரப்பும், அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் வட பகுதியிலிருந்து வீசும் குளிர்ந்த காற்றுகளுக்கு எவ்வகையிலும்

தடையாக இரா. குளிர்மை மிக்க அக் காற்றுகளை அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் தெற்குக் கோடியில் உள்ள இடங்களை நோக்கியும், மெக்ஸிகோவின் கிழக்குக் கரையை நோக்கியுங்கூட வீச அனுமதிக்கின்றன. இக் காற்றுகளே மிஸிஸிபி ஆற்றின் முகவாயில், அஃதாவது, 30° வடக்கு அட்சரேகையில், பனி பெய்யக் காரணமாகின்றன; டெக்ஸஸ் மாநிலத்தின் தெற்குக் கோடியிலுங்கூட [26° வடக்கு அட்சரேகை; ஏறக்குறைய இந்திய நகரான பாட்ளு (Patna) வீற்றிருக்கும் அட்சரேகை] 14° அளவுக்கு உறைபனி (frost) ஏற்பட்டிருக்கிறது. சில்லாண்டுகளில் மிகக் கடுமையான உறைபனி ஏற்பட்டு ஃப்ளாரிடா மாநிலத்தில் ஆரஞ்சுப் பழங்கள் காய்த்துக் குலுங்கும் தோட்டங்களிலுள்ள மரங்களிற் பெரும்பாலானவற்றைச் சேதப்படுத்தலாம். இத்தகைய கடும் உறைபனி திரும்பத் திரும்பப் பலமுறை ஏற்பட்ட தன் விளைவாக வளைகுடா மாநிலங்களில் (Gulf States) ஒருசமயம் ஆரஞ்சுப்பழம் பயிரிடுந் தொழிலே முழுதும் நின்றது. ஸெண்ட் லூயிஸ் (38½° வடக்கு அட்சரேகை) நகருக்குத் தெற்கேயுங்கூட, உறைபனி நிகழ்வின் மூலம் ஆண்டில் சராசரியாக 33 நாட்களுக்கேனும் மிஸிஸிபி ஆற்றில் நாவாய்ப் போக்குவரத்து நடைபெறாது போய்விடுகிறது.

அமெரிக்கக் காலநிலையில் ஏற்படும் மற்ற முக்கியமான விளைவுகள் யாவும் கண்டத்தின் வடக்கேயும் தெற்கேயும் உள்ள ஹட்ஸன் வளைகுடா, மெக்ஸிகோ வளைகுடா, மேலும் பெரிய ஏரிகள் (Great Lakes) (இவை அனைத்துஞ் சேர்ந்து கிரேட் பிரிட்டனை விடப் பெரியவை) முதலியவை மூலம் நிகழ்ந்தவை. இந் நீர்ப் பரப்புகள் இரு விதத்தில் நன்மை பயக்கின்றன. இவற்றினின்றும் நிலம் நோக்கி வீசும் காற்றுகளைக் கொண்டு இவை வெப்பநிலையைத் தணித்து மட்டுநிலைப்படுத்துவதோடன்றி, ஈரத்தை வழங்கும் மூலங்களாக—மிகச் சிறப்பாகக் கோடைக் காலத்தே—விளங்குகின்றன. இந் நீர்ப்பரப்புகளின் மூலந்தான் கண்டத்தின் வரண்ட பிரதேசத்திற்கு வடக்கிலும், கிழக்கிலும் அமைந்து கிடக்கும் சமவெளிகளில் புற்றரைகள், மற்றச் சிறிய தாவரவகைகள் ஆகியவையேனும் வளர்வதற்குப் போதுமான மழை கிடைக்கின்றது. இச் சமவெளிகளை வட அமெரிக்காவின் பிரெய்ரி நிலங்கள் எனக் கூறுவர். ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்குகளைத் தவிர்த்து, இந் நிலங்களின் பெரும்பாலான பரப்பில் மரங்களைக் காணுதல் மிகவும் அரிது.

அமெரிக்கக் கண்டம் கண்டுபிடிக்கப்பெற்ற பிறகு பல ஆண்டுக் காலத்திற்கு வடஅமெரிக்காவிலிருந்து கிடைத்த முக்கிய

மான பொருள்கள் மேற்கிந்தியத் தீவுகளிலிருந்தும் மெக்ஸிகோவி லிருந்தும் கிட்டிய விலையுயர்ந்த உலோகங்களும், நியூ ஃபௌண்டுலாந்திலுள்ள கிராண்டு திட்டுகளிலிருந்து (Grand Bank) கிடைத்த காட் (Cod) மீன் வகையுமாகவேயிருந்தன. மேற்கிந்தியத் தீவுகளும், மெக்ஸிகோவும் முழுவதும் ஸ்பெயினின் ஆதிக்கத்திற்குட்பட்டிருந்தன. மேற்கிந்தியத் தீவுகள் 1492ஆம் ஆண்டு கண்டுபிடிக்கப்பெற்றபோது அவற்றில் வாழ்ந்துவந்த பேதை இந்தியக் குடிகளை ஐரோப்பியர்கள் மிகவும் எளிதாகக் கீழ்ப்படியச் செய்தனர். மெக்ஸிகோவில் இருந்த அஸ்டெக்(Aztec) பேரரசு 1519-21ஆம் ஆண்டுகளில் கோர்டீஸ் (Cortez) என்பவ ருடைய படையெடுப்பால் வீழ்ந்துபட்டது. மேற்கிந்தியத் தீவு களில் விலைமதிக்கவொண்ணு உலோகங்கள் அகப்பட்ட சுரங்கங் களெல்லாம் உற்பத்தியைக் கொடுக்காது மிக விரைவில் தீர்ந்து அழிந்துபோயின. ஆனால், மெக்ஸிகோ நாட்டுச் சுரங்கங்கள் மேற்கிந்தியத் தீவுகளின் சுரங்கங்களைப்போலல்ல; இவை என்றுமே மிகவுயர்ந்த உற்பத்தியை அளிக்கத் தவறியதேயில்லை; அத்துணைச் செல்வம் படைத்தவையாக இருந்தன. வெனிஸ் (Venice) நகரத்தைச் சார்ந்த ஜான் காபட் என்னும் கடலோடி பிரிஸ்டல் (Bristol) நகரிலிருந்து புறப்பட்டு இந்தியாவை அடை வதற்கு வடமேற்கு வழியொன்றைத் தேடிச் சென்ற கடற் பயணம்தான் அமெரிக்காவை நோக்கிச் சென்ற ஆங்கிலேய ருடைய முதற் பயணமாகும்; இப் பயணத்தின் பயனாக அதற்குப் பின்பு வட அமெரிக்கக் கடற்கரையின் பெரும்பாகம் தமக்கே உரியது என ஆங்கிலேயர் கூறினர். இவ்வாறு இங்கிலாந்துதான் வட அமெரிக்காவைக் கண்டுபிடித்தது எனினும், இக் கண்டத்தின் மட்டுநிலை அட்சாம்சங்களில் (temperate latitudes) முதன் முதலா கத் தமது குடியிருப்புகளை அமைத்தவர் ஃபிரெஞ்சுக்காரர்களே. ஜாக்விஸ் கார்ட்யே (Jacques Cartier) என்பார் 1533-43ஆம் ஆண்டுகட்கு உட்பட்ட பத்தாண்டுக்கால இடைவெளியில் ஸென்ட் லாரன்ஸ் ஆற்றின் கரைப்பகுதிகளை நன்காய்ந்தார். அவ்வாறு அவர் தமது ஆய்வுகளை மேற்கொண்டது, அப்பகுதி களெல்லாம் மக்கள் குடியிருப்புகள் அமைவதற்கு ஏற்றனவா என்பதை அறியும்பொருட்டே. ஆயினும், ஃபிரெஞ்சுக் குடியிருப் புகள் வட அமெரிக்காவில் நிறைய ஏற்படுவதற்குச் சாம்வேல் சாம்ப்ளெய்ன் (Samuel Champlain, 1602-35) என்பார் எடுத் துக்கொண்ட பெருமுயற்சிகளே முக்கியக் காரணமாக அமைந் தன. 1608ஆம் ஆண்டில் இவர் குவிபெக் (Quebec) நகரத்தைத் தோற்றுவித்தார். இவர் இறந்து சில ஆண்டுகளுக்குப் பின்னர் 1642-ல் மான்ட்ரியால் நகரம் எழுந்தது. ஸென்ட் லாரென்ஸ்

ஆற்றின் மேல்பாட்டைகளில் ஃபிரெஞ்சு நாட்டினர் தமது ஆய்வுகளை நடத்தி, ஒரு சில தனித்த ஃபிரெஞ்சுக் குடியிருப்புகளை ஆங்கு அமைத்தனர். ஆனால், மான்ட்ரியால் நகரத்திற்கு மேல் இருந்த துள்ளல்கள் ஃபிரெஞ்சுக்காரருடைய குடியிருப்புகளைத் தொடர்ந்து ஏற்படவொட்டாது தடுத்தன. ஸெண்ட் லாரன்ஸ் ஆற்றின் போக்கில் மான்ட்ரியாலுக்குக் கீழ் அதன் இரு மருங்கிலுமிருந்த நிலப்பரப்பு முழுவதும் 1759ஆம் ஆண்டுவரை ஃபிரெஞ்சுக்காரருக்கு உரிய நிலமாகவே இருந்துவந்தது. அவ்வாண்டில் குவிபெக் நகரம் ஜெனரல் உல்ஃப் (General Wolfe) என்பவரால் பிடிபட்டதை அடுத்து இப்பகுதியின்மீது ஃபிரெஞ்சு நாடு அதுகாறும் கொண்டிருந்த வலுவான பிடி தளர்ந்தது. இதற்கிடையில் வட அமெரிக்காவின் மற்ற இடங்களில் மற்ற நாட்டு மக்களுடைய குடியிருப்புகள் தோன்றின. இங்குக் குடியிறங்க ஆங்கிலேயர் எடுத்துக்கொண்ட முதல் முயற்சி தோல்வியுற்றது. ஸர் வால்டர் ராலே என்பாருடைய ஆலோசனைப்படி 1585ஆம் ஆண்டில் பாம்லிகோ சவுண்டில் (Pamlico Sound) உள்ள ரோவனோக் தீவில் (Roanoke Island) அம் முதல் குடியிருப்பு ஏற்பட்டது. ஆனால், இதில் வாழ்ந்துவந்தோர் அனைவரையும் ஸர் ஃபிரான்ஸிஸ் ட்ரேக் (Sir Francis Drake) 1586ஆம் ஆண்டு இங்கிலாந்திற்கே திரும்பக் கொணர்ந்துவிட்டார். ஜேம்ஸ் டவுன் (Jamestown) என்பதே வட அமெரிக்காவில் ஏற்பட்ட முதல் ஆங்கிலேயக் குடியிருப்பு (1607). இக் குடியிருப்புச் சிஸாபீக் வளைகுடாவின் முகவாயில் ஜேம்ஸ் ஆற்றின் ஒரு நீட்டுநிலத்தின் (promontory) மீது ஏற்பட்டது. இந்த மேனுள் நீட்டுநிலம் இன்று ஜேம்ஸ் ஆற்றில் ஒரு தீவாக இருக்கின்றது. இத் தீவில் அமைந்த அம் முதல் குடியிருப்பின் சின்னங்களை அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டு அரசாங்கம் கவனத்தோடு காத்துவருகிறது. இதற்குப் பிறகு ஆங்கிலக் குடியிருப்புகள் மஸாசூஸெட்ஸில்—பிளிமத்தில் (Plymouth) 1620ஆம் ஆண்டிலும் மஸாசூஸெட்ஸ் வளைகுடாவின்மீது 1628-30ஆம் ஆண்டுகளிலும்—ஏற்பட்டன. 1612ஆம் ஆண்டில் டச்சுக்காரர்கள் ஹட்ஸன் ஆற்றின் முகவாயில் வியாபாரத்தலங்கள் சிலவற்றை அமைத்து வியாபாரம் நடத்த ஆரம்பித்தனர். பின்னர் 1623ஆம் ஆண்டில் டச்சு மேற்கிந்தியக் கம்பெனி மான்ஹாட்டன் தீவின் (Manhattan Island) மீது முதன்முதலாக ஒரு நன்கமைந்த காலனியை நிறுவியது. இக் காலனியே நியூ ஆம்ஸ்டெர்டாம் (New Amsterdam) நகரத்தின் உட்கருவாயிற்று. இப்பெயரே பின்பு 1664ஆம் ஆண்டில் அந் நகரம் ஆங்கிலேயர்களால் பிடிபட்டதும் நியூயார்க் என ஆயிற்று. இச் சமுதாயங்கள்

பெருக்கிய அயல்நாட்டு வாணிபத்தில் பங்கு பெற்ற முக்கிய மான பொருள்கள் வனத்துறைப் பொருள்கள், மணிலாக் கொட்டை, மேலும் தெற்கத்திய குடியிருப்புகளிலிருந்து வந்த புகையிலை முதலியவை. எனினும், பதினேழாம் நூற்றாண் டின் தொடக்கத்தில் ஃபர் (furs) எனும் தோல் ஹட்ஸன் வளை குடாவிலிருந்து ஐரோப்பாவை நோக்கிச் செல்லத் துவங்கிற்று. பின்னர் இவ் வர்த்தகம் நன்கு வேரூன்றி, இறுதியில் 1670ஆம் ஆண்டில் இங்கிலாந்துக்குச் சொந்தமான ஹட்ஸன் வளைகுடாக் கம்பெனியின் ஏகபோக உரிமையாயிற்று. சர்க்கரை, காப்பி, பருத்தி ஆகியவை நாளடைவில் மேற்கிந்தியத் தீவுகளது சிறப் பான உற்பத்திப் பொருள்களாயின. ஆயினும், வட அமெரிக்கா வில் ஏற்பட்ட ஆங்கிலேயக் காலனிகள் 'அமெரிக்கப் புரட்சி' அல்லது அமெரிக்க விடுதலைப் போர் (War of Independence, 1776—83) நிகழ்ந்ததையடுத்துத் தமது தாய்நாடான இங்கி லாந்தின் ஆட்சியிலிருந்து தம்மை விடுவித்துக்கொண்ட சில் லாண்டுகட்குப் பின்னர் தான், அதுகாறும் மேற்கிந்தியத் தீவுகளில் மட்டுமே மதிக்கத்தக்க அளவில் நடைபெற்றுவந்த பருத்தித் தொழில் அமெரிக்கத் தலைநிலத்தில் பேரளவில் நடைபெறத் துவங்கிற்று. ஆயினும், நீராவிக் கலங்கள், புகைவண்டிகள் ஆகிய வற்றின் எழுச்சிக்குப் பின்னர் வட அமெரிக்காவின் வாணிபத்தில் மிகப்பெரிய வளர்ச்சி ஏற்பட்டது. இவ்வளர்ச்சியின் வாயிலாக, உணவுத்தானியங்கள், மக்களுடைய அன்றாட வாழ்வுக்கு இன்றி யமையாத பொருள்கள் போன்ற உள்நாட்டுப் பொருள்களில் வர்த்தகம் பன்மடங்கு பெருகுவதனைச் சாத்தியமாக்கும் வகை யில் அப் பொருள்களைக் குறைந்த செலவில் முதன்முறையாக ஐரோப்பாவிற்கு அனுப்ப முடிந்தது.

கிரீன்லாந்து

டென்மார்க்கின் (Denmark) ஒரு சார்பு நாடான கிரீன்லாந்து 840,000 சதுரமைல் பரப்புக் கொண்டது—இந்த அளவு ஸ்காண்டி நேவியாவின் பரப்பைப்போல் ஏறக்குறைய மூன்று மடங்கு. ஆனால், இப்பரப்பில் $\frac{5}{6}$ பாகம் பனிக்கட்டியால் மூடப்பட்டுக் கிடக் கிறது. இதன் கடற்கரையோரத்தில் எஸ்கிமோக்கள் தம்முடைய குடியிருப்புகளை அமைத்துக்கொண்டுள்ளனர். கிரீன்லாந்தின் மக்கள் தொகையான 25,000-ல் 90 சதவீத அளவினர் மேற்குக் கடற்கரைமீது வாழ்கின்றனர். மொத்தத்தில் ஏறக்குறைய 1,500 பேர் ஐரோப்பியர்கள். இதன் தலைநகரான காட்தாபில் (God- thaab) இந் நாட்டுப் பேரவை கூடுகிறது. இதன் பிரதிநிதிகள் இரு

வர் டென்மார்க் பாராளுமன்ற உறுப்பினராக இருக்கின்றனர். கிரீன்லாந்து, பாக்ஸைட் (Bauxite) உலோகம் பயன்பாட்டின்கீழ் வருவதற்கு முன்பு அலுமினியம் தயாரிப்பதற்குத் தேவையான மூலப்பொருளாக விளங்கிவந்த கிரியோலைட்டின் (Cryolite) உற்பத்திக்குப் பெயர்பெற்றது. ஆண்டுதோறும் 40,000-லிருந்து 70,000 டன்கள் வரையான அளவு ஈங்கிருந்து ஏற்றுமதியாகிவருகிறது. இதனகத்தே காரீயத் தாதுக்கள் பேரளவில் படிந்திருப்பதாக 1948ஆம் ஆண்டு தெரியவந்தது. இவற்றின் இருப்புகளின் அளவு சுமார் 1 மில்லியன் டன்கள். உலகில் விமானப் போக்குவரத்தில் ஏற்பட்ட முன்னேற்றம் கிரீன்லாந்தை இராணுவ முக்கியத்துவம் வாய்ந்ததாகச் செய்துள்ளது. கூட்டுப் பாதுகாப்பு எண்ணத்தில் அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டு அரசாங்கம் டென்மார்க்கிடமிருந்து சில விமானத் தளங்களைப் பெற்றுள்ளது.

கனடா

கனடா, அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளுக்கு வடபால் அமைந்துள்ளது. சுபீரியர், ஹூரன், ஈரி, ஆன்டாரியோ ஏரிகளாலும், 49° வடக்கு அட்சரேகையாலும் (லேக் ஆஃப் தி உட்ஸுக்கு மேற்கு—West of the Lake of the Woods) இந்நாடு அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளிலிருந்து பிரிக்கப்பெற்றுள்ளது. பெரும்பாலும் பிரிட்டிஷ் தீவுகளைச் சார்ந்தவரான இதன் குடிமக்கள் மறுப்பியல் கிறித்தவர்களாவர். ஆனால், ஃபிரெஞ்சு ரோமன் கத்தோலிக்கர்கள் கனடாவின் மக்கள்தொகையில் மூன்றிலொரு பங்கிற்கும் மேற்பட்டவர்களாக இருக்கின்றனர். இவர்களிற் பெரும்பாலோர் ஃபிரெஞ்சுக் காலனிகள் முதன்முதலில் நிறுவப்பெற்ற பகுதியான குவிபெக் மாநிலத்தில் சாணப்பெறுகின்றனர். இங்கு வாழும் இந்தியர்களுடைய எண்ணிக்கை 160,000. பெரும்பாலும் வேட்டுவராகவே வாழும் இவ்விந்தியக் குடிகள் நாட்டின் வடக்கிலும் மேற்கிலும் உள்ள வனங்களில் திரிந்து மிருகங்களை வேட்டையாடி ஃபர் என்னும் உரோமத்தைப் பெற்று, அதை ஃபர் வர்த்தகத்தை நடத்தும் கம்பெனிகளுக்கு விற்று வாழ்வு நடாத்திவருகின்றனர். நாட்டின் வடகோடியிலும் வடகிழக்கிலும் சுமார் 10,000 எஸ்கிமோக்கள் வாழ்கின்றனர். வர்த்தகத்தின் வரலாற்றைப் பொறுத்தவரையில் ஆர்க்டிக் ஆர்க்கிபெலாகோவில் (The Arctic Archipelago) அடங்கிய தீவுகள் சிறப்புப் பெறுபவை; எவ்வாறெனில், பல நூற்றாண்டுகளாகப் பன்னாட்டுக் கடலோடிகள் கிழக்கு ஆசியாவிற்கு வடமேற்கு முகமான மார்க்கத்தைத் தேடிச் சென்றபோது இத் தீவுகளைப் பிரிக்கும் கால்வாய்களின் வழியேதாம் சென்றனர். இறுதியில் 1850—53-ல் மாக்லியூர் (Maclure) என்பவர் ஒரு வழியைக்

கண்டுபிடித்தார். ஆனால், இம் மார்க்கம் பனிக்கட்டியால் மிகவதிகமாக மூடப்பட்டு இருப்பதால், வர்த்தகத் துறையில் மிகுந்த பயன் அளிப்பதில்லை.

நவீன கனடா உருவாகிய ஆண்டு 1867 ஆகும். இதன்கண் இருந்த தனித்தனிக் காலனிகள் எல்லாம் ஒன்றுசேர்ந்ததன் மூலமே அது உருவாயிற்று. இது பொது விவகாரங்களைக் கவனிப்பதற்கென்று ஒரு பொதுப் பாராளுமன்றத்தையும் ஒரு மத்திய அரசாங்கத்தையும் கொண்டது. ஆனால், இதிலடங்கும் பத்து மாநிலங்கள் (இவற்றுட் சில கனடாவின் பழைய காலனிகளோடு ஒத்தமைந்தவை) ஒவ்வொன்றிலும் தனித்தனிப் பாராளுமன்றம் உண்டு. இப் பாராளுமன்றங்களுக்கு அந்தந்த மாநிலத்தின் உள் விவகாரங்களைக் கவனிக்கும் உரிமை உண்டு. நோவா ஸ்கோஷியா (Nova Scotia), பிரின்ஸ் எட்வர்டு ஐலண்டு (Prince Edward Island), நியூ ப்ரூன்ஸ்விக் (New Brunswick), குவிபெக் (Quebec), ஆன்டாரியோ (Ontario), மானிடோபா (Manitoba), ஸஸ்காச்சிவன் (Saskatchewan), அல்பெர்ட்டா (Alberta), பிரிட்டிஷ் கொலம்பியா (British Columbia), நியூஃபவுண்டுலாந்து (Newfoundland —இது 1949ஆம் ஆண்டு கனடாவோடு இணைந்தது) மாநிலங்களே அப் பத்து. மேலும் இவையன்றி ஹட்ஸன் வளைகுடாவுக்கு வடமேற்கில் ஒரு மிகப்பெரிய நிலப்பரப்பும் உள்ளது. ஆனால், இப் பரப்புத் தனியே இயங்கிவருகிறது. யூகான் நிலப்பரப்பு (The Yukon) 1898ஆம் ஆண்டில் பிரிக்கப்பெற்றது. மூன்று பிரெய்ரி மாநிலங்கள், ஆன்டாரியோ, குவிபெக் ஆகிய ஐந்து மாநிலங்கள், 'வடமேற்கு மாநிலங்களி'லிருந்து (North-west Territories) சில பகுதிகள் சேர்க்கப்பெற்றதன் மூலம் அளவில் பெரிதாக்கப்பெற்றன. இவ் வடமேற்கு மாநிலங்களே பின்னர் 1920ஆம் ஆண்டு முதற்கொண்டு தற்காலிகமாக மூன்று மாவட்டங்களாக—ஃப்ராங்ளின் (Franklin), கீவாடின் (Keewatin), மெக்கென்ஸி (Mackenzie)—பிரிக்கப்பெற்றன. கனடாவின் மத்திய அரசு ஆன்டாரியோ மாநிலத்துள்ள ஒட்டாவா நகரில் அமைந்துள்ளது.

கனடாவின் மொத்தப் பரப்பு 3·8 மில்லியன் சதுர மைல்களுக்குச் சற்று அதிகம். ஆனால், இப் பெரும் பரப்பில் மக்களடர்த்தி மிகுந்த பரப்புகள் பின்வருவன: ஸெண்ட் லாரன்ஸ் பேராற்றுக்குத் தெற்கே அதே சமயத்தே குவிபெக் நகரத்திற்கு மேற்கே உள்ள பிரதேசம், அப் பேராற்றையும் பெரிய ஏரிகளையும் ஒட்டியுள்ளதும், குவிபெக் நகரிலிருந்து ஹுரன் ஏரியின் கிழக்குக் கரைவரையுள்ளதுமான வடபிரதேசம், பிரெய்ரி

மாநிலங்கள் மூன்றன் தென் பகுதிகள், பிரிட்டிஷ் கொலம்பியா வின் தென்மேற்குப் பகுதி. இவையெல்லாம் சேர்ந்த பரப்பின் இருப்பிடத்தை நோக்கின், அது தென் இங்கிலாந்தினைவிட அதிகத் தொலைவு தெற்கே அமைந்துகிடக்கிறது.

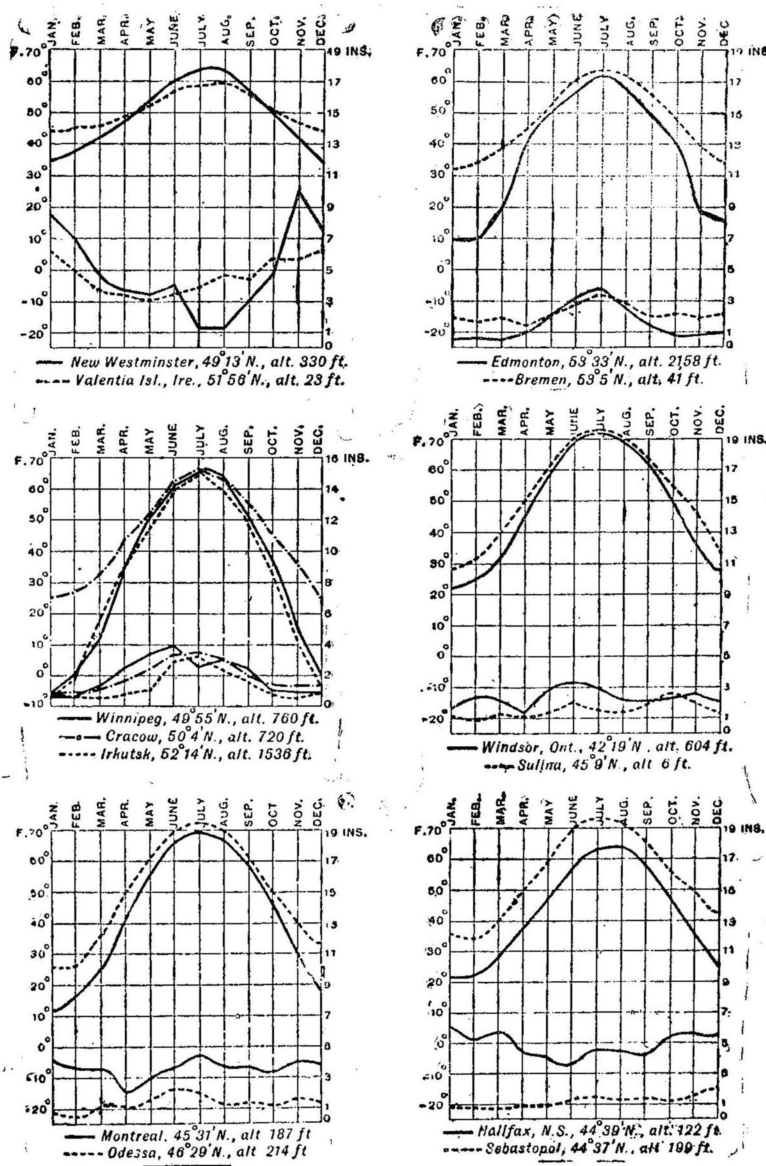
ராக்கி மலைகளுக்குக் கிழக்கே நிலம் பெரும்பாலும் சமவெளி களாகவும், ஏற்றத் தாழ்வுகள் மிகக் குறைந்த தாழ்நிலங்களாக வும் காணப்பெறுகின்றது. வட ருஷ்யா, சைபீரியா ஆகியவற் றில் இருப்பவற்றைப் போன்ற தூந்திரவெளிகள் கனடாவின் வடபகுதியில் பெரிய பரப்புகளை அடைக்கின்றன. நாட்டின் கிழக்கே இவ் வெளிகள் 58° வடக்கு அட்சரேகை வரையிலும் (ஹட்சன் வளைகுடாவின் கிழக்குக் கரைமீது), லாப்ரடார் கரை முழுவதனையும் ஒட்டிக் காணப்பெறும் அளவிற்கு இன்னும் கிழக் காகவும் வியாபித்துள்ளன. இவற்றின் தெற்கே பெரும்பாலும் ஸ்ப்ரூஸ் (spruce) என்னும் மரங்களடர்ந்த விரிந்த வனங்கள் உள. இவ் வனப்பரப்புத் தூந்திரப் பிரதேசத்தையும், தெற்கேயுள்ள சிறிய பயிர்த்தொழிற் பிரதேசத்தையும் தவிர்த்து வின்னிபெக் ஏரிக்குக் கிழக்கே இருக்கும் நிலப்பரப்பு முழுவதையும் அடைக் கிறது. இதன் மேற்கெல்லைக்கு அருகில், இவ் வனப்பரப்புக்குத் தெற்கே இருப்பவையே பிரெய்ரி நிலங்கள் ஆகும். இந் நிலங்கள் ராக்கி மலைகளின் கிழக்குச் சரிவுகளை நெருங்கிய பகுதியிலுள்ள மென்சரிவு கொண்ட பீடபூமிகள் வரையிலும் வடக்காக விரிந் துள்ளன. இங்கு, ஏறக்குறைய மரங்களேயற்றிருக்கும் பிரெய்ரி நிலங்கள் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் வடவெல்லைக்கு வடக்கே சுமார் $3\frac{1}{2}$° வரையிலும் விரவியுள்ளன. மற்றும், 20 சதவீதப் பரப்பிலேயே வனங்களைக் கொண்டுள்ள நிலம் இவ்வெல்லைக்கு 10° வடக்கு வரையிலும்—ராக்கி மலைத் தொடருக்கும், அத பாஸ்கா ஏரிக்கும் இடையில்—அகன்றுள்ளது. இந் நூற்றுண்டில் கனடா அடைந்துள்ள முன்னேற்றத்தில் இப்பிரெய்ரி நிலம் எல்லா வற்றையும்விட அதிக முக்கியத்துவம் வாய்ந்தது. எவ்வா றெனில் இதில் பெரும் பரப்புகள் சாகுபடியின் கீழும், வளமை மிக்க மண்மூட்டத்தைக் கொண்டும், உழவுத் தொழிலிற்கு மிக வும் ஏற்ற காலநிலை வாய்க்கப்பெற்றனவாகவும் இருக்கின்றன. முழுதும் சமமாக அமையாத இப் பிரெய்ரி நிலம் கிழக்கிலிருந்து மேற்கு நோக்கிப் படிப்படியாக உயரத்தில் அதிகரிக்கிறது. இத் தகைய சீரான உயர அதிகரிப்பு 3 இடங்களில் மிகத்தெளிவாகக் காணப்பெறுகிறது. இம் மூன்றனுள் மிகத் தாழ்ந்த மட்டத்தைக் (700 அடிக்கும் 800 அடிக்கும் உட்பட்டது.) குறிப்பது ரெட் ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்கு ஆகும். இச்சமவெளிக்கு மேற்கே நிலத்தின்

உயரம் 1,500 அடி வரையிலும் அதிகரிக்கிறது. இவ்விரண்டாம் திடல் மேற்காகச் சுமார் 250 மைல் தொலைவிற்கு விரிகிறது. பின்னர் நிலத்தின் உயரம் 3,000 அடியாக அதிகரித்துப் பிறகு இதற்கப்பால் ராக்கி மலைகளது அடிவாரம் வரையில் நிலத்தின் உயரம் முற்கூறியவற்றைவிட மெதுவாகவே அதிகரிக்கிறது.

கனடாவின் கிழக்கு அரைப் பகுதியில் புவியமைப்பியலானது புவியியல் அடிப்படையில் ஒரு தனிப்பட்ட முக்கியத்துவம் கொண்டது. உழவுக்குடிகள் பெருவாரியாக இங்குக் குடியேறு வதை அதன் புவியமைப்பியல் எக்காலத்தும் தடுக்கும். குவிபெக் நகரத்திற்குச் சிறிது தொலைவு கீழே செஸண்ட் லாரன்ஸ் ஆற்றின் கரைகளிலிருந்து ரெட் ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்கு வரையிலும், மேலும் வடமேற்காக மெக்கென்ஸி ஆறுவரையிலும் பழங்காலப் படிகப் பாறைகளாலான ஒரு மிகப்பெரிய பரப்பு அமைந்துள்ளது. இதைக் கனேடிய மேடை (Canadian Shield) என அழைப்பர். இது பெரும்பாலான இடங்களில் வெறும் பாறைப் பரப்பாகவே தோற்றமளிக்கிறது. மற்ற இடங்களில் இது மிகக் குறைந்த மண்மூட்டத்தைக் கொண்டு, ஸ்ப்ரூஸ், பைன் போன்ற மரங்கள் வளர்ந்துள்ள வனங்கள் அடங்கியதாக இருக்கின்றது. கனடாவி லேயே மக்கள் நெருக்கம் மிகுந்தது என முன்னரே குறிப்பிடப் பெற்ற பரப்புதான் கனேடிய மேடையின் பொதுவான நிலப் பாங்கிற்கு ஒரு விலக்காகவுள்ளது. இதுவல்லாமல், ஆங்காங்கே தனித்துக் காணப்பெறும் வளமார்ந்த பல பெரிய, சிறிய பள்ளத் தாக்குகளும் அப் பண்புக்கு விதிவிலக்குகளே.

வட அமெரிக்காவின் காலநிலையும், ஐரோப்பிய, ஆசியாக் கண்டங்களில் வட அமெரிக்காவை ஒத்த அட்சாம்சங்களில் நிலவும் காலநிலையும் பொதுவாக ஒத்தமைந்துள்ளதை முன்னரே கண்டோம். ஆனால், இந்த இசைவைப் பொறுத்த சில செய்திகள் முக்கியத்துவம் பெறுபவையாகும் (அடுத்து இருக்கும் வரை படங்களைப் பார்க்கவும்). ராக்கி மலைகளுக்குக் கிழக்கே கனடாவின் காலநிலையில் வெப்பநிலையைப் பொறுத்தவரையில் காணப்பெறும் இருதிறக் கோடிகள் (extremes), பெருங்கடலினின்றும் வீசும் தென்மேற்குக் காற்றுகளின் வீச்சுக்கு இலக்காகும் வகையில் அமைந்துள்ள பிரதேசங்களைத் தவிர்த்து, வட கோளார்த்தத்தி லுள்ள அதே அட்சாம்சங்களின் எல்லாப் பகுதிகளிலும் காணப் பெறும் இருதிறக் கோடி அளவுகளேயாம். ஆனால், மேற்குக் கனடாவிற்கும் ஐரோப்பாவிற்கும் இடையேயுள்ள முக்கியமான வேற்றுமைக்குக் காரணம், ராக்கி மலைகளுக்கும் பசிஃபிக் கடற் கரைக்கும் இடையேயுள்ள பரப்பு முழுவதும் மலைப்பாங்கானதாக

இருப்பதும், மலைத்தொடர்கள் கடற்கரைக்கு இணையாகவும் வீசுகாற்றுகளின் திசைக்குச் செங்குத்துத் திசையிலும் ஓடுவதுமேயாகும். ஆகவே, பசிஃபிக் கடற்கரையிலிருந்து சிறிது தொலைவு உள்நாடு செல்வதற்குள்ளாகவே மழையின் வீழ்ச்சி, வெப்பநிலை ஆகியவற்றில் பெருத்த வேறுபாடுகள் ஏற்பட்டுவிடுகின்றன. ஃப்ரேஸர் (The Fraser) ஆற்றின் முகவாயில் இருக்கும் நியூ வெஸ்ட்மின்ஸ்டரில் (New Westminster) மிகக் குளிர்ந்த மாதத்தின் சராசரி வெப்பநிலை 36° F ஆகவும், மிக வெப்பமான மாதத்தில் சுமார் 63° F ஆகவும், மொத்த மழை வீழ்ச்சி (இதில் மழை, பனி ஆகிய இரண்டின் அளவுகளும் அடங்கும். கனடாவின் வளியியல் அலுவலகம் தோராயமாகப் பத்து அங்குலப் பனிவீழ்ச்சி ஓரங்குல மழைக்குச் சமம் எனக் கணக்கிடுகிறது) 65 அங்குலமாகவும் இருக்கின்றன; ஃப்ரேஸர் பள்ளத்தாக்கிற்கு மேல், ஆனால், கடற்கரை மலைகளுக்குக் (Coast Mountains) கிழக்கேயுள்ள லில்லூயெட் (Lillooet) என்னுமிடத்தில் அந்த அளவுகள் முறையே 22° F ஆகவும், 68° F ஆகவும், 13 அங்குலமாகவும் இருக்கின்றன. கிழக்கு ஸஸ்காச்சிவனில் மழைவீழ்ச்சி அதிகரிக்கத் துவங்குகிறதெனினும், பொதுவாக ராக்கி மலைகளுக்குக் கிழக்கே மழைவீழ்ச்சி குறைவு. ஆனால், உணவுப் பயிர்களை விளைவித்தலைப் பொறுத்து மழைவீழ்ச்சியோடு தொடர்புடைய இரு செய்திகளை நினைவிற் கொளல் தேவை. ஒன்று, அம் மழைவீழ்ச்சியின் பெரும் அளவு கோடைப்பருவத்திலேயே, குறிப்பாக அதன் துவக்கத்திலேயே பெய்துவிடுகிறது என்பது. மற்றொன்று, கனடா முழுவதிலும் மழைவீழ்ச்சியின் பெரும்பான்மையான அளவு பனியின் உருவில் (இதன் அளவு மேற்கிலுள்ளதைவிடக் கிழக்கிலேயே அதிகம்) ஏற்படுகிறது. மான்ட்ரியால் நகரில் 1914ஆம் ஆண்டோடு இறுதிபெற்ற 30 ஆண்டுகளில் வீழ்ந்த பனியின் சராசரி அளவு 120 அங்குலங்கட்கும் மேற்பட்டது; இதே கால அளவில் டொரன்டோவில் பெய்த சராசரி அளவு 58 அங்.; 42° வடக்கு அட்சரேகையிலுங்கூட (போர்ச்சுகல் நாட்டின் வட எல்லை இவ் அட்சரேகையின்மீதுதான் அமைந்திருக்கிறது) ஆன்டாரியோவின் தென்கோடியில் ஒரு மாவட்டத்தில் 14 வருடங்களில் வீழ்ந்த பனி 57 அங்குலங்கள் ஆகும். ஆன்டாரியோவின் இம் மாவட்டத்தில் இன்தேறலின் (wine) உற்பத்திக்கென்று கோடையில் திராட்சைப்பழங்கள் பயிராக்கப்பெறுகின்றன. மானிடோபா மாகாணத்திலுள்ள வின்னிபெக் நகரில் 30 ஆண்டுகட்கான (1885—1914) சராசரி மழைவீழ்ச்சி 49 அங்குலங்களாகத்தான் இருந்தது. இப் பனிவீழ்ச்சியின்மூலம் கோதுமை பயிரிடும் தொழிலுக்கு நன்மைகள் ஏற்படுகின்றன. இவ்விரண்டில்



வளியியல் விவரங்களின் ஒப்பீடு : கனடா, ஐரோப்பா, சைபீரியா

படங்களின் மேற்பகுதியில் உள்ள கோடுகள் சராசரி தட்பவெப்ப நிலையையும், கீழ்ப்பகுதிகளில் உள்ள கோடுகள் மழைஅளவையும் குறிக்கும்.

இடதுபுற இலக்கங்கள் ஃபாரன்ஹீட் பாகைகளையும், வலதுபுற இலக்கங்கள் மழையின் அங்குல அளவையும் காட்டுகின்றன; தொடர்ந்து செல்லும் கோடுகள் கனடாவையும், புள்ளியிடப்பட்ட அல்லது ஒடிந்து செல்லும் கோடுகள் ஐரோப்பா அல்லது ஆசியாவையும் புலப்படுத்துகின்றன.

ஒன்றைக் கனடாவின் கிழக்கு அரைப்பகுதியும், மற்றொன்றை மேற்குப் பகுதியும் அனுபவிக்கின்றன. கிழக்கே பொழியும் மொத்த மழைவீழ்ச்சி வேண்டுமளவிற்கும், வருடம் முழுதும் சீராகப் பரவியும் உள்ளது. இப் பகுதியில் கோதுமை பயிராகும் பரப்புகளைக் கடுமையான உறைபனிக்கு இலக்காகாதவாறு தடுப்பது இங்கு வீழும் பனியே. இவ் வகையில் கோதுமைப் பயிர் பயனடைகிறது. ஆகவே, இங்குக் குளிர்காலக் கோதுமைக்கு அமெரிக்காவில் வழங்கும் பெயர் உதிர் கோதுமை (fall wheat) என்பது. ஆண்டுதோறும் காலக்கெடு தவறாது பயிரிடக்கூடும். ஆனால், பிரெய்ரி மாகாணங்கள் எல்லாவற்றிலும் பனிவீழ்ச்சி தொடங்குவதற்கு முன்பாகவே உறைபனி ஏற்பட்டுவிடுகிறது. ஆகவே, இவற்றில் வசந்தகாலக் கோதுமையைத்தான் பயிரிட இயலும். கனடாவின் இப் பகுதிக்கு வேறொரு வகையில் நன்மை ஏற்படுகிறது. இங்கு உறைந்து கிடக்கும் நில அடிநீர் வசந்த காலத்தில் உருகுவதால், மிகவும் தேவைப்படும் நேரத்தில் நிலத்திற்கு ஈரம் கிட்டுகிறது. பிரெய்ரி நிலங்களிலேயே வரட்சி மிக்க பகுதிகளில்—அஃதாவது,ஸஸ்காச்சிவன்,அல்பெர்ட்டா மாகாணங்களின் தென் பாகங்களில்—நீர்ப்பாசனம் இன்றியமையாதது. கனேடியப் பசிஃபிக் இருப்புப்பாதைக் கம்பெனி அல்பெர்ட்டா மாகாணத்தில் மூன்று நீர்ப்பாசனத் திட்டங்களை அமைத்து நடைமுறைக்குக் கொணர்ந்துள்ளது. இத் திட்டங்களை முறையே கிழக்கத்திய, மேற்கத்திய லெத்பிரிஜ் பகுதிகள் (Lethbridge sections)என அழைப்பர். இத் திட்டங்களுக்கான நீர் பௌ ஆற்றிலிருந்தும் (Bow River), ஸெய்ன்ட் மேரி ஆற்றிலிருந்தும் (St. Mary River) கிடைக்கிறது. இவற்றைத் தவிர ஆல்பெர்ட்டாவில் மற்றும் சில முக்கியமான திட்டங்களும், ஸஸ்காச்சிவன், அல்பெர்ட்டா மாநிலங்களில் மேலும் நூற்றுக்கணக்கான சிறிய திட்டங்களும் இருக்கின்றன.

பெருவாரியாகக் கோதுமையே பயிராகும் நிலப்பரப்புகளில் கோதுமை உற்பத்தியின் அளவை நிருணயிப்பது அவற்றில் ஓராண்டில் பொழியும் மழையின் மொத்த அளவன்று. இதை ஓர் எடுத்துக்காட்டின் வாயிலாக மெய்ப்பிக்கலாம். மானிடோபா மாகாணத்தில் வருடாந்தர மழைவீழ்ச்சி 12-லிருந்து 22½ அங்குலங்கள் வேறுபட்டிருக்கிறது; ஈங்கு ஓர் ஏக்கரிலிருந்து கிட்டும் கோதுமை விளைச்சலின் சராசரி அளவு 9-லிருந்து 28 புஷெல் வரை வேறுபடுகிறது. ஆனால், மே, ஜூன் மாதங்களில் பெய்யும் மழை முக்கியத்துவம் மிக்கது எனினும், மழையின் அளவுக்கும் கோதுமை விளைச்சலுக்கும் இடையே குறிப்பிடத்தகும் அளவிற்கு நேரிடைப் பொருத்தம் (correspondence) இல்லை. (வின்னிபெக் நகரத்திற்கான மழையளவு வரைபடத்தைப் பார்த்தறியவும்.)

கனடாவின் காலநிலை அந் நாட்டில், சிறப்பாக அதன் வடமேற்குப் பகுதியில் நடைபெறும் கோதுமைச் சாகுபடிக்கு ஒருவகையில் ஊறு விளைவிக்கிறது. இவ் வடமேற்குப் பகுதியில் கோதுமை அறுவடைக்கு முன்பு உறைபனி ஏற்பட்டுப் பயிருக்குப் பெருஞ் சேதம் நேருவதற்கு எப்போதும் இடமுள்ளது. ஆனால், இத்தகைய தீங்கு நேராவண்ணம் பயிரைக் காப்பதற்காகக் கோதுமை விதைகளைக் கவனத்தோடு தேர்ந்தெடுக்கின்றனர். மேலும், வெகு விரைவில் முதிர்ச்சியடையக்கூடிய திடமான வகைகளைச் சார்ந்த கோதுமையைப் பயிரிடுதலின்மூலமும் சேதம் தவிர்க்கப்படுகிறது. விரைவில் முதிர்ச்சியடையும் கோதுமைப் பயிர் கடினமான வகை சார்ந்ததாகவும், மிகவுயர்ந்த மதிப்புடையதாகவும் இருக்கிறது. இவ்வகைக் கோதுமைச் சாகுபடியின்மூலம் பீஸ் ஆற்றுப் (Peace River) பகுதியிலும் மக்கள் குடியேறலாயினர். கனடாவில் நிலவும் சில வெப்பநிலைகளுக்கும், யூரேஷியாவிலுள்ள வற்றிற்கும் இடையே காணப்பெறும் இசைவுபற்றிச் சற்று முன்னர்க் குறித்தோம். ஆனால், இங்குக் குளிர்மையான, ஆனால், வரண்ட, வலிவூட்டவல்ல, உடலுக்கு நலம் பயக்கும் இனிய குளிர் காலங்களை அடுத்து வரும் கோடைக்காலங்கள் குறிப்பிடத்தக்க அளவிற்கு ஒளி நிரம்பி வெதுவெதுப்பானவையாக (warm) இருக்கின்றன. பிரிட்டிஷ் கொலம்பியாவில் பசிஃபிக் கடற்கரைக்கு அணித்தேயுள்ள பகுதியைத் தவிர்த்துக் கனடாவின் மற்றைப் பகுதிகளனைத்தும் கிரேட் பிரிட்டன், ஜெர்மனி, ஹாலந்து, வடக்கு ஃபிரான்ஸ் ஆகியவற்றில் எந்தவொரு பகுதியிலும் இருப்பதைவிட அதிகமான வெயிலவன் ஒளியைக்கொண்டு விளங்குகின்றன. குளிர்காலத்தில் பெரிய மலைத்தொடர்களை நெருங்கியுள்ள மாவட்டங்களின் வெப்பநிலை வரண்ட அல்லது ஈரமான வெப்பக் காற்றுகளின்மூலம் பாதிக்கப்படுகிறது. ராக்கி மலைகளுக்கு மேற்கில் இக் காற்றுகள் தென்கிழக்கிலிருந்தும், தெற்கு அல்லது தென்மேற்கிலிருந்தும், அம் மலைகளுக்குக் கிழக்கே அவை தென்மேற்கிலிருந்தும், மேற்கு அல்லது வடமேற்கிலிருந்தும் வீசுகின்றன. இரண்டாவதாகக் குறிப்பிடப்பெற்ற காற்றுகள், காற்று வரவுப் பக்கங்களில் பலத்த மழையைப் பெறும் மலைகளின் காற்று மோதாப் பக்கங்களில்—இஃது உலகின் எல்லாப் பகுதிகளிலும் நிகழ்வதே—வீசக்கூடிய காற்றுகளே. கனடாவில் இக் காற்றுகளுக்குச் சினூக் (chinook) காற்றுகள் என்பது பெயர். தென் ஆல்பெர்ட்டாவில் கடுமையான குளிர்காலங்களுக்கு இடையே இக் காற்றுகளின்மூலம் ஒளிமிக்க வெப்பமான வானிலையுடைவுக் காலங்கள் (spells) அடிக்கடி ஏற்பட்டு ஏற்பட்டு நீங்குகின்றன. இவ் வெப்பமான வானிலையுடைவுக் காலங்களின்

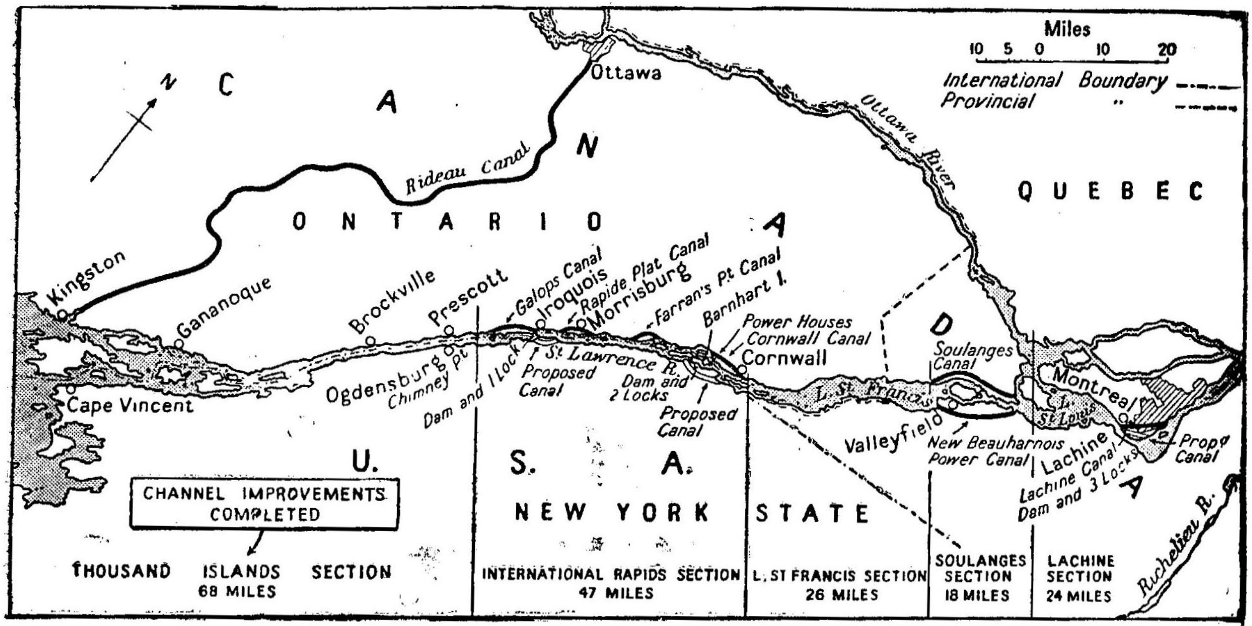
போதெல்லாம் நிலத்தின்மீது ஏற்கெனவே படிந்திருந்த பனி அறவே நீங்கிப் புற்றரைகள் எழுகின்றன. இதன் இறுதிப் பயனாகப் பிரெய்ரி மாநிலங்களின் இப் பிரதேசங்களிளெல்லாம் கால்நடை வளர்த்தல் சிறப்பான தொழிலாகியிருக்கிறது.

இனி, கனடாவில் உள்நாட்டுப் போக்குவரத்தின் மீது சிறிது கருத்துச் செலுத்துவோம். ஸெய்ன்ட் லாரன்ஸ் பேராறும், பெரிய ஏரிகளும், பல சிறிய கால்வாய்களோடு (இவையனைத்துள் மிக நீண்டதே சுமார் 27 மைல் நீளங்கொண்டதுதான்) சேர்ந்து, கடல்கடந்து செல்லும் கப்பல்கள்கூடச் செல்லத்தக்க ஓர் உள் நாட்டு நீர்வழியமைப்பை உருவாக்கியுள்ளன என்பது முதற்கண் குறிப்பிடத்தக்கது. இத்தகையதோர் அமைப்பை நாம் வேறெக் கண்டத்திலும் காண இயலாது. முதன்முதலில் கட்டப்பெற்ற கால்வாய் (1824ஆம் ஆண்டில்) லாஷீன் கால்வாய் (Lachine Canal) என்னும் பெயரியது. இது மான்ட்ரியால் நகரத்திற்குச் சிறிது மேலே அமைந்துள்ளது. பின்னர் மான்ட்ரியாலுக்கும் ஆன்டாரியோ ஏரிக்கும் இடையேயுள்ள மற்றக் கால்வாய்கள் 1843ஆம் ஆண்டில் கட்டி முடிக்கப்பெற்றன. நயாகரா ஆற்றுக்கு இணையாக ஓடும் வெல்லண்டு கால்வாய் (The Welland Canal) எல்லாவற்றினும் மிக நீண்டது. 1824—29-க்கு உட்பட்ட காலத்தில் கட்டி முடிக்கப்பெற்ற இக் கால்வாய் ஈரி ஏரிக்கும் ஆன்டாரியோ ஏரிக்கும் இடையேயுள்ள நயாகரா அருவிகளை அடையாது அவற்றைத் தவிர்த்துவிட்டு ஓடுகிறது. 800 அடி நீளமும் 80 அடி அகலமும் கொண்ட ஏழு கால்வாய் அடைப்புகளைப் (locks) பயன்படுத்தியதன்மூலம் அவ்விரண்டு ஏரிகளின் மட்டங்களுக்குமிடையேயுள்ள 325அடி வித்தியாசமானது சமாளிக்கப் பெற்றது. இக் கால்வாயின் வழியே 23½ அடிவரை அமிழும் ஆழம் உடைய கப்பல்கள் செல்ல இயலும். பிறகு 25 அடி அமிழும் ஆழம் உடைய கப்பல்கள் பெரிய ஏரிகளிலிருந்து மான்ட்ரியால் நகரத்திலுள்ள ஓதநீர்ப் பகுதி வரையிலும் செல்லுவதைச் சாத்தியமாக்கும் பொருட்டு ஸெய்ன்ட் லாரன்ஸ் கடல்வழியை (St. Lawrence Seaway) (பின்னே வரும் படத்தைப் பார்க்கவும்) அமைக்கும் வேலை 1954ஆம் ஆண்டில் துவங்கியது. இத் திட்டத்திற்கு அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டு அரசாங்கத்தின் ஒத்துழைப்பும் கிட்டியது. கனடாவிலுள்ள கால்வாய்களிலேயே மிகச் சிறிய, ஆனால், மிகுந்த முக்கியத்துவம் வாய்ந்த கால்வாய் சுபீரியர் ஏரிக்கும் ஹியூரான் ஏரிக்கும் இடையேயுள்ள ஸூ ஸெய்ன்ட் மேரி (Sault St. Marie) கால்வாய் ஆகும். 1889ஆம் ஆண்டு துவங்கி 1895ஆம் ஆண்டு முடிந்த இக் கால்வாய்க்கு ஸூ கால்வாய் (Soo

Canal) என்னும் பெயரும் வழங்குகிறது. ஒரு மைலுக்கும் மேற்பட்ட நீளமுடைய இக் கால்வாயில் ஒரே ஒரு பூட்டுதான் பொருத்தப்பெற்றுள்ளது. இக் கால்வாய் அமைந்துள்ள இடத்திலேயே, அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளைச் சார்ந்த பக்கத்தில், 1885ஆம் ஆண்டு முதற்கொண்டு ஒரு கால்வாய் இருந்துவந்தது. மேற்கூறிய கால்வாய்கள் திரும்ப அமைக்கப்பெற்றதிலிருந்து இவற்றின் வழியே நடந்துவரும் போக்குவரத்து உலகத்திலுள்ள கால்வாய்ப் போக்குவரத்தில் முதன்மையான இடத்தை—பனாமா கால்வாயின் வழியே நடைபெறும் போக்குவரத்து அத்துணை முக்கியத்துவம் பெறுதுள்ளது—வகித்துவருகிறது. 1855ஆம் ஆண்டில் அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டுக் கால்வாயின் வழியே சென்ற கப்பல்கள் சுமந்த அளவு 100,000 டன்களுக்குச் சிறிது அதிகமாக மட்டுமே இருந்தது; 1875-ல் சென்ற சரக்குகளின் எடை 1 மில்லியன் டன்களுக்குச் சிறிது அதிகமாகவும், 1890-ல் 9 மில்லியன் டன்களுக்கு மேற்பட்டும் இருந்தது. ஆனால், 1913ஆம் ஆண்டில் இவ் வழியே கொண்டுசெல்லப்பெற்ற சரக்குகளின் எடை 42·7 மில்லியன் டன்கள். இந்த அளவில் 5 மில்லியன் டன்களுக்கும் மேற்பட்ட அளவு கனேடியக் கால்வாய் வழியே சென்றது. 1934-ல் கனேடியக் கால்வாய்களின் வழியே மட்டும் 18 மில்லியன் டன்களுக்கும் மேற்பட்ட சரக்குகள் கடத்தப்பெற்றன. 1950ஆம் ஆண்டில் இந்த அளவு 25·5 மில்லியன் டன்களாகப் பெருகிற்று.

தொடர்ச்சியாக அமைந்த இந் நீர்வழிகள் எழுந்ததன்மூலம் கடல்கடக்கும் சிறிய கப்பல்கள் நியூஃபௌண்டுலாந்திற்கு வடக்கேயுள்ள பெல் ஐல் (Belle Isle) ஜலசந்திகளிலிருந்து சுபீரியர் ஏரியின் கரைமீதுள்ள ஃபோர்ட் வில்லியம் (Fort William) வரையிலும் உள்நாடு நோக்கி 2,250 மைல் தொலைவு வர இயலும். ஃபோர்ட் வில்லியம் என்னும் நகர் கனேடியப் பசிஃபிக் இருப்புப் பாதையின் பசிஃபிக் முடிவிடமான வாங்க்கூவர் துறைமுகத்திலிருந்து சுமார் 1,900 மைல் தொலைவிற்றூன் அமைந்துள்ளது. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளைச் சார்ந்த பக்கத்திலோ, அக் கலங்கள் 2,400 மைல் வரையிலும் உள்நாடு நோக்கி வரக்கூடும். அக் கலங்கள் சுபீரியர் ஏரியின் தலைப்பகுதியிலுள்ள ட்யூலூத் (Duluth—இந் நகரம் மிக அண்மையான பசிஃபிக் கடற்கரைத் துறைமுகத்திலிருந்து 1,890 மைல் தொலைவிற்றூன் உள்ளது) வரையிலும் செல்கின்றன.

ஸெய்ன்ட் லாரன்ஸ் (The St. Lawrence) ஆற்றில் நாவாய்ப் போக்குவரத்து ஏப்ரல் மாத இறுதியில் துவங்கி நவம்பர் மாத



ஸெய்ன்ட் லாரன்ஸ் கடல்வழி

இப் படம் 1953-ல் இருந்த கப்பல் போக்குவரத்துக்குரிய கால்வாய்களின் நிலைமையையும், அவை யாவற்றையும் செப்பஞ் செய்து ஒரே கடல்வழியாக மாற்றிப் பெருங் கப்பல் போக்குவரத்துக்குரியதாகச் செய்வதற்கான ஏற்பாடுகளையும் காட்டுகின்றது. இப் பணி மேற்படி கடல் வழியில் 1954-ல் மேற்கொள்ளப்பட்டு 1959-ல் நிறைவேற்றப்பட்டது.

இறுதிவரையிலும், சிற்சில சமயங்களில் டிசம்பர் மாதம் முதல் வாரம் வரையிலும்கூட நடைபெற்றுவருகிறது. ஸெய்ன்ட் லாரன்ஸ் ஆறு கடலில் கலக்கும் இடத்திலிருந்து லிவர்ப்பூல் (Liverpool) செல்லும் மார்க்கங்களுள் காபட் ஜலசந்தியைக் (Cabot Strait)கடந்து நியூஃபௌண்டுலாந்தின் தென்பகுதிவழியே செல்லுவது 160மைல்கள் அதிகத் தூரமெனினும், இம் மார்க்கம் நியூஃபௌண்டுலாந்தின் வடபகுதியைச் சுற்றிக்கொண்டு பெல் தீவுக்கு (Belle Isle) அருகிலுள்ள ஜலசந்திகள் வழியே செல்லும் மார்க்கத்தைப்போல நீண்ட காலம் பனியால் மூடப்பட்டுவிடுவதில்லை. பெரிய ஏரிகளில் (The Great Lakes) நாவாய்ப் போக்குவரத்தை விரிவாக்கிக் குடியேற்ற நாட்டுக் கால்வாய்கள் (Dominion Channels)மூலம் அதிக அளவில் உணவுதானிய ஏற்றுமதியைப் பெருக்கப் போர்ட் ஆர்தர் (Port Arthur), ஃபோர்ட் வில்லியம் (Fort William), ஸூ ஸெய்ன்ட் மேரி கால்வாய் (The Sault St. Marie Canal) போன்ற பிற இடங்களிலும்கூட உறைபனிப் பாறைகளை உடைத்தெறியப் பயன்படுத்தப்பெறும் நாவாய்கள் (ice-breakers) பேருதவியாக அமைந்துள்ளன. சுபீரியர் ஏரி (Lake Superior), 'ஹியூரான்' ஏரி (Lake Huron), ஜார்ஜியன் வளைகுடா (Georgian Bay), ஈரி (Lake Erie), ஆன்டாரியோ (Lake Ontorio) முதலிய ஏரிகளிலெல்லாம் டிசெம்பர் மாத இறுதிவரை ஒளி பரப்பிவரும் விளக்குகள் இயங்கிவருகின்றன. இதுபோன்ற நாவாய்ப் பெருவழிகள் மட்டுமன்றிக் கனடா குடியேற்ற நாடு (Dominion of Canada) வேறு பல உள் நில, நீர் வழிகளையும் பெற்றிருக்கிறது. ஒட்டாவா ஆறு ஒட்டாவா நகர்வரை ஆண்டு முழுவதும் கப்பற் போக்குவரத்துக்குப் பயன்படுகிறது. மேலும், ஆன்டாரியோ ஏரியின் கரையிலே அமைந்திருக்கும் கிங்க்ஸ்டன் (Kingston) நகருக்கு ரிடோ ஆற்றுக் கால்வாய்மூலம் ஒரு வழியுண்டு. சுபீரியர் ஏரியை அடுத்து வடக்கிலுள்ள பகுதிகளை அடைய மரக்கலங்களையும் மோட்டார்ப் படகுகளையும் பயன்படுத்துவதற்கு ரெய்னி ஏரியும் ஆறும் (Rainy Lake and River), வின்னிபெக் ஏரியும் ஆறும் (Winipeg Lake and River), வட ஸஸ்காச்சிவன் ஆறும் (North Saskatchewan River) ராக்கி மலைகளின் அடிவாரங்களை அடையும்வரை வசதியாக அமைந்துள்ளன. இதுபோலவே வின்னிபெக் ஏரியினின்றும் பெருகும் அஸினிபாயின் ஆறு (The Assiniboine), ரெட் ஆறு (The Red River) போன்றவை ஆழமற்றவையாயிருப்பினும் சிறு மரக்கலங்கள் போய்வரத் தகுதியுடையனவே. வின்னிபெக் ஏரியிலிருந்து ஹட்ஸன் வளைகுடாவை அடையும் நெல்ஸன் ஆறு மிகவும் வேகமுடையதாதலால் இது நீர்வழியாகப் பயன்படவில்லை. கோடை

யில் மட்டும் மெக்கென்ஸி, யூகான் (Mackenzie, Yukon) ஆறுகள் நாவாய்ப் போக்குவரத்துக்குப் பயன்படுகின்றன.

கனடாவின் மக்கள்தொகை மிக்க பகுதிகள் ஏறக்குறைய முழுமையும் இருப்புப்பாதை அமைப்பால் இணைக்கப்பெற்றுள்ளன. 1885ஆம் ஆண்டு நவம்பரில் கனேடியன்-பசிஃபிக் இருப்புப்பாதை அமைப்புப் பூர்த்தியடைந்த பின்னர் கனடாவின் ஒரு கடற்கரையினின்று மறு கடற்கரையோரம்வரை இந் நாட்டின் நிலப்பரப்பு வழியாகவே முழுவதும் இருப்புப்பாதை இணைப்பு ஏற்பட்டுவிட்டது. இவ்வாறு நிலப்பகுதி வழியாகவே முழுவதும் அமைந்திருக்கும் இருப்புப்பாதைத் தொடர்பு, அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளிலுள்ள கண்டப் பகுதி இருப்புப்பாதை அமைப்பின்மூலம் ஏற்பட்டிருக்கும் தொடர்பிலிருந்து பல வகைகளில் வேறுபட்டுள்ளது. சான்றாக, பழமையான இருப்புப் பாதை அமைப்புகளான 'வட பசிஃபிக் இருப்புப்பாதை', 'யூனியன்' மற்றும் 'மத்திய' இருப்புப்பாதை அமைப்புகளைப் போலல்லாமல், கனேடியன் பசிஃபிக் இருப்புப்பாதை குறைந்த உயரத்தில் அமைந்திருக்கும் கணவாய்கள் வழியாகச் செல்கிறது. மேலும், அதிக உயரங்களில் நெடுந்தூரம் செல்வதுமில்லை. ஆனால், அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் 'கிரேட் வடக்கு இருப்புப்பாதை' (The Great Northern Railway) மட்டும் (1893-ல் பூர்த்தியானது) கனேடியன் பஸிஃபிக் இருப்புப்பாதையைப்போன்ற ஒரு வசதியான அமைப்பையே பெற்றிருக்கிறது. 1896-ல் அமைக்கத் துவங்கிய கனேடியன் வடக்கு இருப்புப்பாதை (The Canadian Northern Railway) இன்று கனேடியன் தேசிய இருப்புப்பாதை அமைப்பின் ஒரு பகுதியாகவே விளங்குகிறது. கனடாவின் ஒரு கரையிலிருந்து மறுகரைவரை பரவிக்கிடக்கும் இத் தேசிய இருப்புப்பாதை அமைப்புக் கிழக்கில் க்வீபெக் (Qwebec), மான்ட்ரியால் (Montreal)போன்ற மாநகரங்களுக்கும், மேற்கிலுள்ள வின்னிபெக் (Winnipeg), எட்மன்டன் (Edmonton), வாங்க்கூவர் (Vancouver) போன்ற மாநகரங்கட்கும் இடையே புகைவண்டிகளை இயக்கி வருகின்றது. இப் பாதை எட்மன்டனையும் வாங்க்கூவரையும் இணைக்க மஞ்சள்தலைக் கணவாயைப் (Yellowhead Pass) பயன்படுத்திக்கொள்கிறது. மற்றொரு பாதை பசிஃபிக் கடற்கரையிலுள்ள 'பிரின்ஸ் ரூபர்ட்' (Prince Rupert) துறைமுகப் பட்டினம் வரை செல்லுகிறது. ஆனால், கனேடியன் தேசிய இருப்புப் பாதை நிறுவனமும், முன்னர் இருந்த கிராண்ட் ட்ரங்க் இருப்புப் பாதை (The Grand Trunk Railway) நிறுவனத்தைப் போன்றே பொருளாதார இடர்ப்பாடுகளுக்கு உள்ளாகி அரசினரே ஏற்று

நடத்தப்பெறும் நிலைக்கு வந்தது. கனேடியன் பஸிஃபிக் இருப்புப் பாதையின் முக்கியப் பாதை ராக்கி மலைத்தொடர்களின் கிழக்குப் பகுதி வழியே மேலே செல்லும்போது மிகவும் மென்மையான சரிவுவழியாகச் சென்றபோதிலும், மலையுச்சிப் பகுதியை அடைந்ததும் அதைக் கடந்து மேற்கில் செல்லும்போது ஏழரை மைல் தூரம் கடப்பதற்குள் 1,150 அடி கீழே இறங்கிவிடுகிறது. இத்தகைய ஆபத்தான சரிவுகொண்ட இருப்புப்பாதையின் வழியே போக்குவரத்துப் பெருகியபோது அதை இயக்குவது மிகவும் கடினமாக இருந்தது. 1909-ல் மலைகளைக் குடைந்து குகைப்பாதை அமைப்புகள் ஏற்பட்டன. இவற்றின்மூலம் இருப்புப்பாதை வழியின் தூரம் இரட்டித்தது. இதன்பயனாக இத்தகைய செங்குத்தான சரிவு வழியே செல்லவேண்டியது தவிர்க்கப்பட்டது. ஆனால், இப் பாதை ஸெல்கெர்க்ஸ் (Selkirks) மலைத்தொடர்களுக்கு அருகே அடிக்கடி பனிப்புயல்களால் சேதமடைந்து வந்தது. எனவே, அது 1916-ல் ஐந்துமைல் நீளமுடைய ஒரு குகை வழியே திருப்பிவிடப்பெற்றது. கனடாவின் தென்பகுதியிலுள்ள கனேடியன் பசிஃபிக் இருப்புப்பாதைஅமைப்பின் மற்றொரு பாதை ராக்கி மலைத்தொடர்களை (Rocky Mountains) க்ரோஸ் நெஸ்ட் கணவாய் (Crow's Nest Pass) வழியே 4,453 அடி உயரத்தில் கடக்கின்றது.

கனடாவின் இருப்புப்பாதைகளெல்லாம் வட அமெரிக்காவிலுள்ளவற்றைப் போன்றே தண்டவாளங்களிடையே 4 அடி 8½ அங். இடைவெளி கொண்டவை. இருப்புப்பாதை அமைப்புகள் பெரும்பாலும் முன்னர்த் தனியார்த்துறையிலேயே இருந்து வந்தன. ஆனால், நாட்டின் முக்கியமான இருப்புப்பாதை வழிகள் எல்லாம் இப்போது கனடாஅரசின் சொத்து. இவ்வாறு தனியார் துறையில் பலரிடம் இருந்துவந்த இருப்புப்பாதை அமைப்புகள் இணைந்து 'தி கிராண்ட் ட்ரங்க் இருப்புப்பாதை', 'தி கனேடியன் பசிஃபிக் இருப்புப்பாதை' என்னும் இரு பெரிய அமைப்புகள் தோன்றின. பசிஃபிக் கடற்கரையிலுள்ள பிரின்ஸ் ரூபெர்ட் (Prince Rupert) துறைமுகப் பட்டினத்திலிருந்து மறுகரையில் நியூ ப்ரூன்ஸ்விக் மாநிலத்தைச் சேர்ந்த மாங்க்டன் நகரம் (Monckton) வரையுள்ள கனடாவின் பெருநிலப் பகுதி முழுவதிலும் புகுந்து செல்லும் இருப்புப்பாதை ஒன்றை அமைக்கவேண்டி, கனடா குடியேற்ற அரசு, தி க்ராண்ட் ட்ரங்க் இருப்புப்பாதை (The Grand Trunk Railway) நிறுவனத்துடன் 1903-ல் ஓர் ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டது. க்வீபெக் மாநகரத்தின் அருகே ஒரு பெரிய தூக்குப் பாலம் (cantilever bridge) மூலம் ஸெய்ன்ட் லாரன்ஸ் பேராற்

அட்டவணை 1

ராக்கி மலைத்தொடர்களுக்கும் பஸிஃபிக் கடற்கரைக்கும் இடையே அமைந்திருக்கும் இருப்புப்பாதைகள்

இருப்புப்பாதை அமைப்பின் பெயர்	உச்சிப் பகுதிகளின் உயரம் (அடிகளில்)	ஒரு குறிப்பிட்ட தூரத்திற்குள் சரிவின் அதிகபட்ச அதிகரிப்பு (சதவீதத்தில்)		இருப்புப்பாதை அமைப்பு முடிவடைந்த ஆண்டு
		மேற்கு நோக்கிச் செல்கையில்	கிழக்கு நோக்கிச் செல்கையில்	
கனேடியன் பஸிஃபிக் ...	5,344	1·2	2·2	1885
கனேடியன் நாஷனல் (க்ராண்ட் ட்ரங்க் பஸிஃபிக்)	3,712	0·5	0·4	1914
கனேடியன் நாஷனல் (கனேடியன் நார்தேர்ண்)	3,700	0·5	0·4	1915
க்ரேட் நார்தேண் ...	5,202	2·2	2·2	1897
நார்தேர்ண் பஸிஃபிக் ...	5,569	2·2	2·2	1883
சிகாகோ, மில்வாகீ, ப்யூஜெட் ஸவுண்ட் ...	6,350	0·3	0·3	1909
யூனியன் அண்ட் ஸென்ட்ரல் பஸிஃபிக் ...	8,247	2·0	2·2	1869
யூனியன் பஸிஃபிக் அண்ட் ஒரீகன் ...	8,247	2·2	2·0	1884
ஸான்டா ஃபே ...	7,510	3·5	3·3	1883
டென்வர் அண்ட் ரியோ க்ராண்டு ...	10,239	1·4	2·3	1871
வெஸ்ட்டர்ன் பஸிஃபிக் ...	5,712	1·0	1·0	1909
ஸதெர்ன் பஸிஃபிக் ...	4,610	2·0	2·0	1883
ஸான் பீட்ரோ, லாஸ் ஏஞ்சலிஸ் அண்ட் ஸால்ட் லேக் ...	6,060	1·6	3·0	1905

அட்டவணை 2

இருப்புப்பாதை அமைப்பின் பெயர்	புறப்படும் இடம்	இருப்புப்பாதையின் மொத்தக் கணக்கீட்டுத் தூரம் (மைல்களில்)		பசிஃபிக் அல்லது அட்லான்டிக் கரையிலுள்ள பல்வேறு இடங்களிலிருந்து கீழ்க்காணும் மூன்று இடங்களுக்கும் உள்ள கடல்வழித் தொலை (கடல்வழி மைல்களில்): யோகஹோமாவிற்கு	ஹாங்காங்கிற்கு	லிவர்ப்பூலுக்கு	லிவர்ப்பூலிலிருந்து ஹாங்காங்கிற்குக் கடல்வழியே மொத்தத் தொலைவு
கனேடியன் பஸிஃபிக் இருப்புப்பாதை வழி	வாங்க்கூவர் ...	போர்ட்ஆர்தருக்கு	1,915				
	வாங்க்கூவரிலிருந்து கனடா வழியாகவே ...	மாண்ட்ரியாலுக்கு	2,908	4,330	5,890	2.800	8,690
		ஹாலிஃபாக்ஸுக்கு	3,742	,,	,,	2,480	8,370
	வாங்க்கூவரிலிருந்து (அமெரிக்காவின்) மெயின் மாநிலக் குறுக்குப் பாதை வழியே ... (1889ல் திறக்கப்பட்டது)	ஹாலிஃபாக்ஸுக்கு	3,595	,,	,,	,,	,,
	வாங்க்கூவரிலிருந்து மிகக் குறைந்த தூர இணைப்புகள் வழியே ...	நியூயார்க்குக்கு	3,162	,,	,,	3,030	8,920
நார்தேர்ன் பஸிஃபிக் இருப்புப் பாதை	ஸீயாட்டிலிருந்து மிகக் குறைந்த தூர இணைப்புகள் வழியே ...	ட்யூலூத்துக்கு	1,915				
		நியூயார்க்குக்கு	3,251	4,330	5,890	3,030	,,
	போர்ட்லண்டு, ஓரீகனிலிருந்து மிகக் குறைந்த தூர இணைப்புகள் வழியே ...	ட்யூலூத்துக்கு	1,890				
		நியூயார்க்குக்கு	3,235	4,250	5,810	3,030	8,840
யூனியன் அண்ட் ஸென்ட்ரல் பஸிஃபிக் இருப்புப் பாதை	ஸான் ஃப்ரான்ஸிஸ்கோவிலிருந்து மிகக் குறைந்த தூர இணைப்புகள் வழியே ...	சிகாகோவுக்கு	2,356				
		நியூயார்க்குக்கு	3,270	4,510	6,070	3,030	9,100

றைக் கடக்கும் இப் புதிய பாதையில் மாங்க்டனிலிருந்து, வின்னி பெக்வரையான கிழக்குப் பகுதியைமட்டும் இந் நாட்டு அரசே அமைத்தது. 1906-ல் கனடாவின் இருப்புப்பாதைகளின் மொத்த நீளம் சுமார் 22,000 மைல்களாக இருந்த நிலை மாறி, 1954ஆம் ஆண்டிற்குள் 42,270 மைல்களாக வளர்ச்சி பெற்றுவிட்டது. இதில் அரசினரிடம் சுமார் 22,451 மைல்கள் நீளமும், தி கனேடி யன் பசிஃபிக் இருப்புப்பாதை எனப்பெறும் தனியார்துறை நிறு வனத்திடம் சுமார் 16,500 மைல்களும், வேறு சில உரிமையாளர் களிடம் சுமார் 4,000 மைல்களும் இருந்துவருகின்றன: அதிக அளவில் உணவுப் பயிர்கள் விளையும் மானிடோபாவுக்கு அருகி லுள்ள பகுதிகளிலிருந்து ஹட்ஸன் வளைகுடாவில் சர்ச்சில் ஆற் றின் முகத்துவாரத்தின் அருகே அமைந்திருக்கும் சர்ச்சில் துறை முகம்வரை ஒரு நேரடி இருப்புப்பாதை அமைக்கும் பணி 1911-ல் தான் தொடங்கப்பெற்றது. இப் பாதைக்கு முதலில் நெல்ஸன் (Nelson) துறைமுகத்தையே முடிவிடமாக அமைக்க உத்தேசிக் கப்பெற்றது. ஆனல், பின்னர் அத் துறைமுகம் தூர்ந்து மணல் வெளியாகிவிட்டதால் அத் திட்டம் கைவிடப்பட்டது. பின்பு 1929-ல் சர்ச்சில் துறைமுகம்வரை இப் பாதை விஸ்தரிக்கப் பெற்றது. 1931ஆம் ஆண்டு இலையுதிர் பருவத்தில்தான் இப் பாதை வழியே முதன்முதலாக உணவுப்பொருள் இங்கிலாந்திற்கு ஏற்றுமதி செய்யப்பெற்றது. இங்கிலாந்திற்கும் கனடாவின் மாநிலங்களுக்குமிடையே மிகக் குறைந்த தூரமுடைய வழி இப் பாதையொன்றே என்பதால்இது மிகுந்த முக்கியத்துவமுடையது. எனினும், இப் பாதையின் பயன்பாடு ஹட்ஸன் வளைகுடாவும் ஹட்ஸன் ஜலசந்தியும் நாவாய்ப் போக்குவரத்துக்கு ஏற்றனவா யிருப்பதைப் பொறுத்தே அமைகிறது. 500 மைல் நீளங்கொண்ட ஹட்ஸன் ஜலசந்தி ஆண்டின் பெரும் பகுதியில் பனிக்கட்டியால் மூடப்பட்டுவிடுகிறது. இது நாவாய்ப் போக்குவரத்தைத் தடை செய்கிறது. இருப்பினும், இந்த ஜலசந்தி ஆண்டில் இரண்டு அல் லது மூன்று மாதங்களுக்காகிலும் கப்பல் போக்குவரவுக்கு ஏற்ற தாக இருக்கிறது. லிவர்ப்பூலிலிருந்து சர்ச்சில்வரை இவ் வழியின் கடல்வழித் தொலைவு 2,936 மைல்கள் ஆகும். பனிப்பாறை களால் ஏற்படக்கூடிய சேதங்களை ஈடுகட்ட இன்ஷ்யூர் பாது காப்புச் (insurance) செய்துகொள்ள மிகச் செலவு ஆவதால், இவ் வழி அவ்வளவு வெற்றிகரமாக இயங்க முடியவில்லை. ஆண்டு முழுவதும் பயன்படும் பசிஃபிக் கரைத் துறைமுகமான வாங்க் கூவரிலிருந்து பனமா கால்வாய்வழியே ஐரோப்பாவை அடை யும் வழியில்தான் உணவுத் தானிய ஏற்றுமதி வாணிபம் பெருகி யுள்ளது.

கனடாவின் கனிவளம்

உற்பத்தியாகும் பொருளின் விலைமதிப்பு அடிப்படையில் நோக்கினால், இந் நாட்டில் வாணிப முக்கியத்துவம் பெற்றுள்ள கனிப்பொருள்கள் பின்வரும் வரிசையில் அமையும்:

பெட்ரோலியம், தாமிரம், யுரேனியம், நிக்கல், இரும்புத் தாது, பொன், துத்தநாகம், கல்நார், நிலக்கரி, காரீயம் வெள்ளி, மண்ணெண்ணெய்.

இவை தவிர இங்குக் கிடைக்கும் பிற முக்கியக் கனிப்பொருள்கள் காட்மியம் (cadmium), கோபால்ட், மக்னிஸியம், பல்லேடியம் (palladium), பிளாட்டினம், ஸெலினியம் (selenium), டைடானியம் (titanium), டங்ஸ்டன் (tungsten), வெள்ளீயம் முதலிய அபூர்வ உலோகங்களும், பேரைட் (barite), ஃப்ளோர்ஸ்பார் (fluorspar), ஜிப்ஸம், லிதியா (lithia), டோலமைட் (dolomite), க்வார்ட்ஸ், சாதாரண உப்புப் போன்றவையுமாகும். ஆகவே, இவற்றின்மூலம் கனடா நாடு கனிவளம் மிக்க நாடு என்பது வெளிப்படை.

கனடாவில் நிலக்கரி கிடைக்கும் இடங்களின் பரப்பளவு மிகவும் விரிவாக இருப்பினும், 1950ஆம் ஆண்டில் 19 மில்லியன் டன்களாக இருந்த உற்பத்தி தற்போது குறையத் துவங்கிவிட்டது. கிடைக்கும் நிலக்கரியில் ஏறக்குறைய மூன்றில் ஒரு பங்கு நோவா ஸ்கோஷா மாநிலத்தைச் சார்ந்த ஸிட்னி (Sydney) நிலக்கரி வயலிலிருந்து கிடைக்கின்ற எரிசக்தி மிக்க உயர்தர நிலக்கரியே ஆகும். ஆனால்,இங்கு நிலக்கரி இருக்கும் இடத்தைத் தேடிக் கடலுக்கு அடியில்கூடக் கனிப்பொருள்கள் தோண்டப்பெற்றுள்ளன. நியூ ப்ருன்ஸ்விக் மாநிலத்திலும் சிறுசிறு நிலக்கரி வயல்கள் இருக்கின்றன. ஆனால், இவை ராக்கி மலைத்தொடர்களின் தாழ்வரைகளில் அமைந்துள்ள வயல்களினின்றும் 2,000 மைல் தொலைவில் அமைந்திருக்கின்றன. மக்கள் தொகை மிகுந்தவையும், தொழில்துறைப் பெருக்கம் மிக்கவையுமான ஆன்டாரியோ, க்வீபெக் மாநிலங்களில் நிலக்கரியே கிடைப்பதில்லை. ஆதலால் தான், இந் நாட்டின் பெரிய ஏரிகளின் வழியே அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளிலிருந்து நிலக்கரி இறக்குமதியும், கனடாவுக்குத் தேவைப்படும் பெட்ரோலியமும், மண்ணெண்ணையும் குழாய்கள் மூலம் கொணரப்பெறுகின்றன. கனிவளங் குறைந்த இப் பகுதிகள் நீர் மின்சக்தியின் உற்பத்திக்குத் தேவையான இயற்கை வசதிகளைப் பெற்றிருப்பது ஒரு விந்தையே. அல்பெர்ட்டா மாநிலத்தில் மட்டும் பூமிக்கடியில் 17,000 சதுரமைல் பரப்பளவில் நல்ல தர

முடைய நிலக்கரியும் பழுப்பு நிலக்கரியும் பேரளவில் பரந்துகிடக்கின்றன. கனடாவின் நிலக்கரி, ஆந்த்ரஸைட் ஆகியவற்றின் வளத்தில் ஐந்தில் நான்கு பங்கு அல்பெர்ட்டா மாநிலத்திலேயே அமைந்துள்ளது. பிரிட்டிஷ் கொலம்பியா மாநிலத்தில் கனேடியன் பசிஃபிக் இருப்புப்பாதையின் வழியில் அமைந்துள்ள க்ரோஸ் நெஸ்ட் கணவாய்க்கு (Crow's Nest Pass) அருகிலும், வாங்க்கூவர் தீவுக்கு அருகிலும் மட்டரக நிலக்கரி கிடைக்கிறது.

நிலக்கரியின் முக்கியத்துவம் குறையக்குறையப் பிற கனிப் பொருள்களின் உற்பத்தியும் சிறப்பும் பெருகிவிட்டன. கனடாவின் பிரெய்ரி நிலங்கள் என அழைக்கப்பெறும் கோதுமை பேரளவில் விளையும் பகுதிகளில், அதிலுஞ் சிறப்பாக அல்பெர்ட்டா மாநிலத்தில் எட்மன்டன் அருகே கண்டுபிடிக்கப்பெற்றுள்ள லெடக் (Leduc), ரெட்வாட்டர் (Redwater), பெம்பினு (Pembina) முதலிய இடங்களிலுள்ள எண்ணெய் வயல்கள் மிகவும் செழிப்புள்ளவையாக இருத்தலால், கனடாவின் பொருளாதார நிலையில் ஒரு பெரிய மாறுதல் ஏற்பட்டுவிட்டது. அஃதோடன்றி, இப் பகுதிகளிலிருந்து கனடாவின் பெரிய ஏரிகளுக்கும் வாங்க்கூவர் துறைமுகத்துக்கும் நேரடிக் குழாய்வழிகள் அமைக்கவேண்டிய அவசியமும் ஏற்பட்டது. கால்கரிக்கு (Calgary) அருகில் முன்பிருந்தே இயங்கிவரும் டெர்னர் பள்ளத்தாக்கு எண்ணெய் வயல்களைத் (Turner Valley field) தவிர ஸஸ்காச்சிவன் மாகாணத்தின் தென் கிழக்குப் பகுதிகளிலும் மிகவும் செழிப்பான எண்ணெய் வயல்கள் கண்டுபிடிக்கப்பெற்றுள்ளன. இரும்புத் தாதுவும் இங்குப் பல இடங்களில் அகப்படுகிறது. ஆயினும், சமீப காலம்வரை சுபீரியர் ஏரியை அடுத்தாற்போல் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளிலுள்ள இரும்புத் தாது இருப்புகளைப்போல அத்துணை அளவில் அவை கனடாவில் இல்லையென்றே எண்ணப்பெற்றுவந்தது. இதனுல் 1921-லிருந்து 1936 வரை கனடாவின் இரும்பு, எஃகு உருக்காலைகள் இறக்குமதியாகிவந்த இரும்புத் தாதுவையே பெரிதும் நம்பியிருந்தன. இதன் பின்னரே சுபீரியர் ஏரிக்கு அருகே கனடாவின் எல்லைக்குள் ஸ்டீப் ராக் (Steep Rock) போன்ற இடங்களிலும், வட க்வீபெக், லாப்ரடார் மாநிலங்களில் பல இடங்களிலும் இரும்புத் தாது வைப்புகள் பெருமளவில் இருப்பது அறியப்பெற்றது. ஆனுல், ஈங்கெல்லாம் காலநிலை மிகவும் கடுமையாக இருக்கின்றது. இரண்டாம் உலகப் போர் இறுதியடைந்த பின்னர் ஸெண்ட் லாரன்ஸ் ஆற்றின் கீழ்ப்பகுதிக் கரையிலிருந்து இப் பகுதிகளுக்கு ஓர் இருப்புப்பாதை அமைப்பு வேலை தொடங்கியது. இவ்விடங்களில் தாது வைப்புகளின் கண்டுபிடிப்பினுல் 1954-ல் 7 மில்லியன் டன்னுக இருந்த உற்பத்தி, 1955-ல் 17 மில்லியன்

டன்களாகத் திடீரென உயர்ந்துவிட்டது. கனேடியன் கேடயம் (Canadian Shield) எனப்பெறும் பாறைப் பகுதிகளில் பார்க்குபைன் (Porcupine), கெர்க்லண்டு (Kirkland) ஏரி போன்ற இடங்களுக்கருகிலும், ஆன்டாரியோ, க்வீபெக் மாநிலங்களில் பல புதிய இடங்களிலும், மானிடோபா, ஸஸ்காச்சிவன், நோவா ஸ்கோஷா, பிரிட்டிஷ் கொலம்பியா, யூகான் (Yukon) மாகாணங்களிலும் பொன் பெருமளவில் வெட்டியெடுக்கப்பெறுகிறது. ஆனால், இறுதியாகக் கூறப்பெற்ற மாகாணங்களில் முன்னர்க் கரிசல் மண் மிக்க பகுதிகளிலிருந்து பெறப்பட்டுவந்த பொன்னின் அளவு இப்போது மிகவும் குறைந்துவிட்டது. 1938-க்குப் பிறகு வடமேற்குப் பிரதேசங்களில் யெல்லோநைஃப் (Yellowknife) என்னும் இடத்தில் ஒரு முக்கியமான தங்கச் சுரங்கம் இயங்கிவருகிறது. பிளைண்டு ஆறு (Blind River), பீவர்லாட்ஜ் ஏரி (Beaver Lodge Lake) என்னும் பகுதிகளில் யூரேனியத் தாதுக்களின் கண்டுபிடிப்பும் வெட்டியெடுப்புமே இருபதாம் நூற்றுண்டின் நடுப் பகுதியில் இங்கு ஏற்பட்ட வியத்தகு நிகழ்ச்சிகளாகும். கனடாவின் வெள்ளி உலோக உற்பத்தியில் பெரும் பாகம் வட ஆன்டாரியோவின் செழிப்பான வெள்ளி—கோபால்ட் தாது வைப்புகளிலிருந்தும், பிரிட்டிஷ் கொலம்பியாவிலுள்ள கலவைத் தாது வைப்புகளிலிருந்துமே கிடைக்கிறது. ஆன்டாரியோவின் ஸட்பரி (Sudbury) பகுதி காஸ்பேயின் (Gaspe) புதிய சுரங்கங்கள், பிரிட்டிஷ் கொலம்பியா ஆகியவற்றிலிருந்து பெறப்பட்ட தாமிரமே கனடாவில் 1955-56ஆம் ஆண்டுகளில் வெட்டியெடுக்கப் பெற்ற உலோகங்களுள் அதிக மதிப்புடையதாக இருந்தது. நிக்கல், கோபால்ட், பல்லேடியம், பிளாட்டினம், ஸெலினியம், டெல்லூரியம் போன்ற விலையுயர்ந்த அபூர்வ உலோகங்களின் மொத்த உலக உற்பத்தியில் பெரும்பங்கு ஆன்டாரியோவிலிருந்துதான் கிடைக்கிறது. பல்வேறு உலோகத்தாதுக்களுடன் கல்நார் உற்பத்தியிலும் உலகில் தலைசிறந்து விளங்கும் பகுதிகளில் க்வீபெக் மிக முக்கியமானது. அண்மைக் காலத்தில் சிமென்ட் போன்ற அலோகத் தாதுக்களின் உற்பத்தியே ஊக்கமாக நடைபெற்றுவருகிறது. இந் நாட்டில் இறக்குமதியாகும் பாக்ஸைட் தாதுவிலிருந்து அலுமினிய உலோகத்தை மின் பகுப்பு முறையில் பிரித்தெடுப்பதற்கென்றே பிரிட்டிஷ் கொலம்பியாவில் கிட்டிமாட் திட்டம் (Kitimat Scheme) மேற்கொள்ளப்பெற்றது.

வெளிநாட்டு வாணிபம்

கனடாவின் பிரெய்ரி பகுதிகளில் விளையும் கோதுமையும் கோதுமை மாவுமே (wheat feour) இந் நாட்டின் ஏற்றுமதி வர்த்

தகத்திற்கு உயிர்போல விளங்கிவந்தன. ஆனால், சமீபகாலத்தில் இந் நாட்டில் செய்தொழில்கள் பெரு வளர்ச்சியடைந்துவிட்டதற்குச் சான்ருக மரக்குழம்பு (woodpulp),—இது செயற்கை நூலிழைகள் தயாரிக்க உதவுகிறது—செய்தித்தாள் காகிதம் (newsprint—கனடாவில் ஏற்றுமதியாகும் பொருள்களில் இதன் அளவு ஏழில் ஒரு பங்கு) இவை இரண்டும் கோதுமை ஏற்றுமதியின் அளவையும் மிஞ்சிவிட்டன. செய்திக் காகித உற்பத்தியில் பெரும் பகுதி அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளுக்கே ஏற்றுமதியாகிறது. ஊசியிலே போன்ற மரவகைகள் ஏற்றுமதியானபோதிலும், கனிப் பொருள்களே கானகம் விளைவித்த சரக்குகளைக் காட்டிலும் அதிக அளவில் ஏற்றுமதியாகின்றன. இந் நாட்டின் ஏற்றுமதி வர்த்தகத்தில் ஏற்பட்டுள்ள முன்னேற்றத்திலிருந்து இங்குச் செய்தொழில்கள் ஆக்கம் பெற்றுவருவதை அறியலாம். இதேபோன்று அலுமினியம், நிக்கல், தாமிரம், இரும்புத் தாது, பெட்ரோலியம் முதலியவை பேரளவில் ஏற்றுமதியாவதிலிருந்து இந் நாட்டின் கனிவளச் சிறப்பும் நன்கு உணரப்பெறும். இவற்ருேடு ஒப்புநோக்கின், இறைச்சி, பாலுடன் தொடர்புடைய தயாரிப்புகள் போன்றவற்றின் ஏற்றுமதி குறைந்துவிட்டது தெளிவாகிறது. இறக்குமதியாகும் சரக்குகளுள் பருத்தி, கம்பள நெசவுப் பொருள்களைவிட இரும்பு உருக்கால் ஆகிய இயந்திரங்களும் கடத்திகளும் (vehicles) தாம் அளவிலும் மதிப்பிலும் மிக உயர்ந்து இருப்பதை அறிகிருேம். கனடாவின் கடல்வழிப் போக்குவரத்தில் பெரும் பகுதி இன்னும் பிரிட்டிஷ் கப்பல் வர்த்தக நிறுவனங்களிடமே [கனேடியன் பசிஃபிக் நீராவிக் கல நிறுவனம் (Canadian Pacific Steamship Company) போன்றவை] இருந்துவருகிறது. கனடாவானது அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளுடன் நடத்தும் வாணிபத்தில் பாதிக்குமேல் கனடா நாட்டுக் கப்பலுரிமையாளர்மூலமே நடைபெற்றபோதிலும், பிற நாடுகளுடன் நடக்கும் வாணிபத்தில் வெகு சிறு பகுதியே இவர்களிடம் இருக்கிறது.

ஆங்காங்கே கிடைக்கும் கச்சாப் பொருள்களையும் கனிப் பொருள்களையும் விற்பனை செய்வதற்காக அருகிலுள்ள நகரங்களுக்கோ, வெளிநாடுகளுக்கோ எடுத்துச்செல்லத் தகுந்தவையாகச் செய்வதற்கென எளிய சிக்கலற்ற செய்முறைகளைக் கையாளும் செய்தொழில் நிறுவனங்களே இந் நாட்டில் முதற்கண் தோன்றி வளர்ந்தன. இத்தகைய செய்தொழில் ஆலைகளுள் மாவு அரைக்கும் ஆலைகள், மரம் அறுக்கும் ஆலைகள், மரக்குழம்பு தயாரிக்கும் ஆலைகள், காகிதத் தொழிற்சாலைகள், மரத்தினுல் செய்யப்பெறும் பலவிதப் பொருள்களைத் தயாரிக்கும் ஆலைகள், தோல் சம்பந்த

மான பொருள்களைத் தயாரிக்கும் நிறுவனங்கள் ஆகியவையே முதலில் தோன்றின. இன்று ரப்பர், பருத்தி, கம்பளம் போன்ற பொருள்களைப் பயன்படுத்தும் ஆலைகளும், இறக்குமதியாகும் கச்சாப் பொருள்களையே நம்பியிருக்கும் செய்தொழில் ஆலைகளும், விவசாயக் கருவிகள், மோட்டார் கார்கள், பலவகையான இயந்திரங்கள் முதலியவற்றைப் படைக்கும் பல்வேறு செய்தொழில் ஆலைகளும் தோன்றி வளர்ந்துவருகின்றன. கனடாவின் அரசினரும் இங்கு இரும்பு உருக்காலைகளை உருவாக்கி அவற்றை விரிவடையச் செய்யும் நோக்குடன் இரும்புத் தாது வெட்டியெடுப்பதிலிருந்து உருக்குத் தயாரிப்பதுவரை உள்ள எல்லா நிலைகளிலும் அத்தகைய ஆலைகளுக்குப் பல சலுகைகளையும் ஊக்கத்தையும் அளித்துவந்துள்ளனர். இத்தகைய சலுகைகளின் விளைவாகவே ஸிட்னி (நோவா ஸ்கோஷா), ஹாமில்டன், ஸூ ஸெயின்ட்மேரி, போர்ட் ஆர்தர் போன்ற இடங்களில் இரும்பு உருக்காலைகள் தோன்றின. மின்சக்தி கொண்டு தேனிரும்பு தயாரிப்பதற்கும், கம்பிக் கழி (wire rod) தயாரிப்பதற்கும் மட்டுமே அச் சலுகைகள் வழங்கப்பெற்றன. நீர்மின்னாற்றலுற்பத்தி பெருமளவில் நடைபெறுவதே இந் நாடு தொழில் துறையில் மிகவும் முன்னேற்றமடைந்திருப்பதற்குக் காரணம். கனடா மக்களில் பெரும்பாலோர் செய்தொழில்களிலேயே ஈடுபட்டுள்ளனர். ஆலைப் பொருள்களின் உற்பத்தியில் உலக நாடுகளிடையே ஆறுவது இடம்பெற்றுள்ள கனடா நாடு, இன்று அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளுக்கு இணையாகத் தொழில் துறையில் வளர்ச்சியடைந்திருக்கிறது. கனடாவின் அயல்நாட்டு வாணிபத்தில் பிரிட்டனில் தயாரான பொருள்களுக்கு மட்டும் சில தனி வரிச்சலுகைகளை அளித்தல் 1897ஆம் ஆண்டிலிருந்து ஒரு புதிய வழக்கமாக அமைந்தது. சட்டத்தில் பல மாறுதல்கள் ஏற்பட்டுவிட்டபோதிலும், இன்னும் பிரிட்டன் கனடாவில் சில தனி வரிச்சலுகைகள் பெற்றுத்தான் வருகிறது. ஆனால், இரண்டாம் உலகப் போர் இறுதியடைந்த பின்னர் உலக நாடுகள் பொருளாதார, நாணயச் செலாவணி அடிப்படையில் ஸ்டெர்லிங் (Sterling) நாடுகள், டாலர் (Dollar) நாடுகள் எனப் பாகுபாடு செய்யப்பெற்றமை கனடாவுக்கும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளுக்கும் இடையே உறவை வலுப்படுத்தியது. ஆனால், கனடாவுக்கும் பிரிட்டனுக்குமிடையே மூலதனமும் விளைபொருள்களும் மிகச் சுலபமாகப் பரிமாறப்பெற்றுவந்த உறவைத் துண்டித்துவிட்டது.

கனடாவின் அயல்நாட்டு வாணிபத்தின் முக்கால் பங்கு அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளுடனும் பிரிட்டனுடனுமே நடைபெற்றுவரு

கிறது. உலகப் போர் நடந்த சமயத்தில் இவ்விரு நாடுகளுக்கும் கனடாவிலிருந்து ஒரே அளவில் ஏற்றுமதிப் பொருள்கள் சென்ற போதிலும், அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளிலிருந்து ஈங்கு இறக்குமதி யான பொருள்களின் மதிப்பு மும்மடங்கு அதிகமாக இருந்தது. 1871—72ஆம் ஆண்டு வரைதான் கனடாவின் இறக்குமதியில் பிரிட்டன் முதலிடம் வகித்துவந்தது. அதன் பின்னர்க் கனடா வின் மொத்த இறக்குமதியில் சுமார் 33% ஆக இருந்த அமெரிக்க ஐக்கியநாட்டு ஏற்றுமதிச் சரக்குகள் 1901ஆம் ஆண்டிற்குள் 60% ஆக உயர்ந்துவிட்டன. இந்த ஆண்டில் அமெரிக்காவினின்றும் ஈங்கு இறக்குமதி செய்யப்பெற்ற பொருள்களில் பாதிக்குமேல் வரிச்சலுகை பெற்றவையாகவே இருந்தன. ஆனால், பிரிட்டனி லிருந்து வந்தவற்றுள் 26% அளவுடைய பொருள்கள்மட்டுமே வரிச்சலுகை பெற்றிருந்தன. முதல் உலகப் போரால் பிரிட்டனி லிருந்து வந்த சரக்குகளின் அளவும் பொருள் மதிப்பும் மிகவும் குறைந்துபோயின.

கனடாவுடன் நடத்தும் வாணிபத்தில் அமெரிக்கா பிரிட்டனை விஞ்சிவிடுவதற்குப் பின்வரும் வாய்ப்புகளே காரணமாகும் :

(1) பொருள்களைப் பெருமளவில் அமெரிக்காவினால் கடத் துதல் இயலும்.

(2) பிரிட்டனிலிருந்து வரும் பொருள்களைக் கப்பல்களினின் றும் இருப்புப்பாதை வழிகளுக்கு மாற்றும் துறைமுகப் பட்டினங் கள் கனடாவின் மக்கள்தொகை மிகு பகுதிகளினின்றும் வெகு தொலைவில் இருக்கின்றன. மான்ட்ரியால், டொரன்டோவிலிருந்து (Toronto) 335 மைல் தொலைவிலும், வின்னிபெக்கிலிருந்து 1,425 மைல் தொலைவிலும் இருக்கின்றது.

(3) அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் உள்நாட்டு வாணிபமே நல்ல பாதுகாப்புகளுடன் (பிறநாட்டுப் பொருள்கள்மீது அதிக வரியிடுதல் போன்ற பாதுகாப்பு)பெருமளவில் நடைபெறுவதால், பொருள்களை அதிக அளவில் உற்பத்தி செய்தல் பொருளாதார அடிப்படையில் எளிதாக இருக்கிறது.

(4) இவ்விரண்டு அண்டைநாட்டு மக்களின் தேவைகளும் விருப்பங்களும் ஒன்றுபோலவே இருப்பது தமக்கிடையே அதிக வாணிபத் தொடர்பு பூணப் பெருந்துணையாக அமைந்துள்ளது.

1929–30ஆம் ஆண்டில் கனடாவின் இறக்குமதியில் 15 சத விதம் மட்டுமே பிரிட்டனிலிருந்தும், சுமார் 68% அமெரிக்காவி

கனடாவின் முக்கிய இறக்குமதிகள்

விவரம்	மொத்த இறக்குமதி மதிப்பில் சதவீதம்					
	1924	1926-30	1931-35	1938	1951	1957
கச்சாப்பொருள்கள் முதலியன						
நிலக்கரியும் எரிகரியும்	7·9	5·5	6·6	5·5	4·4	2·3
பெட்ரோலியம்	4·8	5·1	7·9	7·5	8·7	6·1
பட்டுநூல், பட்டு நூற்பொருள்கள்	2·5	2·6	1·8	0·9	0·2	—
கச்சாப் பருத்தியும், பருத்திஆடைகளும்	7·4	4·3	5·9	4·0	4·5	2·0
கம்பளமும், கம்பள ஆடைகளும்	6·0	4·3	4·0	3·4	4·0	1·1
பிற ஜவுளிகள்	1·7	1·8	4·7	4·0	3·4	3·2
இரசாயனப் பொருள்கள்	3·1	3·1	5·7	4·8	4·7	5·4
உணவுப் பொருள்கள்						
கனிகள், பருப்புகள், காய்கறிகள்	—	3·8	4·4	4·1	3·6	3·9
சாராயம்	2·4	3·5	3·3	1·0	0·5	0·4
சர்க்கரை	5·3	3·0	3·7	2·8	2·1	1·6
செய்தொழிற் பொருள்கள்						
இரும்பும் உருக்கும் (கச்சாவும் செய்பொருளும்)	12·9	10·1	7·9	4·4	5·6	8·0
மின்விசைத் தொடர்பற்ற எந்திரவகைகள்	—	7·1	3·6	7·8	12·8	25·7
மின்விசையால் இயங்கும் கருவிகள்	—	2·8	1·7	1·8	2·9	5·0
கார்கள்	3·2	5·0	3·6	5·4	6·9	7·2
மொத்த மதிப்பு (மில்லியன் டாலர்களில்)	797	1,116	449	737	4,085	5,623
கனடாவில் இறக்குமதி செய்யும் நாடுகள்						
அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள்	64·0	66·8	57·4	57·7	68·8	71·3
பிரிட்டன்	19·0	17·2	21·4	16·2	10·3	9·3
ஃபிரான்ஸ்	2·3	2·2	1·7	0·8	0·6	0·6
ஜெர்மனி	0·9	1·5	2·1	1·3	0·8	1·7

கனடாவின் முக்கிய ஏற்றுமதிகள்

விவரம்	மொத்த ஏற்றுமதி மதிப்பில் சதவீதம்					
	1924	1926-30	1931-35	1938	1951	1957
கச்சாப் பொருள்கள்						
மரம், மரத் துண்டுகள்	10·2	8·1	6·4	7·1	10·6	7·0
மரக்குழம்பு	3·9	3·8	4·1	2·9	9·3	5·9
உரோமங்கள் (furs)	1·6	1·7	2·2	1·5	0·8	0·6
இரசாயனப் பொருள்கள்	—	1·5	2·2	2·1	3·4	4·7
தாமிரத்தாதுவும், தொடர்புடைய பொருள்களும்	1·2	1·0	3·5	5·6	2·2	3·2
நிக்கல் உலோகத் தாதுவும், தொடர் புடைய செய்பொருள் களும்	1·0	1·5	3·5	5·6	3·5	5·0
உணவுப்பொருள்கள்						
கோதுமை	23·5	27·4	21·4	9·5	11·3	7·7
அரைக்கப்பட்ட கோதுமை (மாவு)	6·6	4·9	3·2	1·9	3·0	1·2
விஸ்கி	—	1·7	2·2	1·1	1·4	1·4
மீன்வகைப் பொருள்கள்	3·1	2·8	3·7	2·8	3·0	2·5
இறைச்சிகள்	2·1	2·0	2·2	3·8	1·9	0·9
செய்பொருள்கள்						
செய்திக் காகிதம்	8·6	10·2	14·5	11·1	13·7	14·5
கார்கள்	2·4	2·7	2·1	2·7	2·1	1·0
மொத்த மதிப்பு (மில்லியன் டாலர்களில்)	1,069	1,256	599	943	3,914	4,934
ஏற்றுமதிகளைப் பெறும் நாடுகள்						
அமெரிக்கா	39·1	39·0	35·3	36·7	58·7	59·7
பிரிட்டன்	37·0	32·9	37·8	36·0	16·1	15·2
ஜெர்மனி	2·3	2·8	1·3	1·9	0·9	3·1
ஜப்பான்	2·1	2·7	2·4	2·2	1·9	2·9
ஃப்ரான்ஸ்	1·0	1·2	2·2	1·0	1·2	1·2

லிருந்தும் வந்தன. அதேபோல் இந் நாட்டிலிருந்து ஏற்றுமதியான வற்றுள் 35% மட்டுமே பிரிட்டனுக்கும், சுமார் 46% அமெரிக்க ஐக்கிய இராச்சியங்களுக்கும் சென்றன. இந்நிலைதான் இரண்டாம் உலகப் போர்க் காலத்தும் நீடித்ததுடன் வலுப்பெற்றும் வந்தது. 1956-ல் கனடாவின் இறக்குமதியில் 8·5% பிரிட்டனிலிருந்தும், 73 சதவிகிதம் அமெரிக்காவினின்றும் வந்தன. ஏற்றுமதியில் 1956ஆம் ஆண்டில் 16·7 சதவிகிதம் பிரிட்டனுக்கும், 57·8 சதவிகிதம் (டாலர் செலாவணிப் பற்றுக்குறை காரணமாக) அமெரிக்காவுக்கும் சென்றன.

இரண்டாம் உலகப் போருக்கு முன்னரே உலக ஏற்றுமதி வாணிபத்தில் கனடா நான்காவது இடத்தைப் பெற்றதுடன், வாணிபத்தின் மொத்த மதிப்பில் ஐந்தாவது இடத்தையும். செய் தொழிற் பொருள்களின் உற்பத்தியில் உலக நாடுகளுக்கிடையே ஐந்தாவது இடத்தையும் பிடித்துவிட்டது.

கனடாவின் மாநிலங்களும் மாநகரங்களும்

1. **நோவா ஸ்கோஷா :** இம் மாநிலத்தில் நோவா ஸ்கோஷா தீபகற்பமும், கேப் பிரெடன் தீவும் (Cape Breton Island) அடங்கியுள்ளன. இது தனது அளவில் ஸ்காட்லாந்தின் பரப்பில் ஏறக்குறைய மூன்றிலிரு பங்காகும். இதில் செழிப்பானதும், மொத்தப் பரப்பில் கால்பங்கிற்கும் குறைவானதுமாகிய நிலப்பகுதி மேற்கில் அமைந்துள்ளது. மேற்கே கடற்கரைக்கு இணையாக அமைந்திருக்கும் ஆனபொலிஸ் (Annapolis), கார்ன்வாலிஸ் (Cornwallis) பள்ளத்தாக்குப் பகுதிகளே நல்ல மண்வளமும், பொருத்தமான காலநிலையும் பெற்றிருக்கின்றன. ஆகவேதான், ஈங்கு ஆப்பிள் பழத்தோட்டங்கள் ஏராளம். கனடாவில் பிடிக்கப்பெறும் காடு (cod), லாப்ஸ்டர் (lobster) இன மீன்களில் பெருமளவு இம் மாநிலத்திலிருந்தே பிடிபடுகின்றன. இதன் தலைநகரான ஹாலிஃபாக்ஸ் (Halifax) அநேகமாகப் பனிக்கட்டிகளால் மூடப்படாதும், வருடம் முழுவதும் பயன்படுத்தக்கூடியதாகவுமுள்ள ஒரு சிறந்த இயற்கைத் துறைமுகத்தைப் பெற்றிருக்கிறது. இதுவே கனடாவின் முக்கியக் கடற்படைத்தளம். நகர்ப் பகுதியும் துறைமுகப் பகுதியும் படைகளால் பாதுகாக்கப்பெற்றுவருகின்றன. கேப் பிரெடன் தீவில் ஸிட்னி என்னுமிடத்தில் பல இரும்பு-உருக்குத் தொழிற்சாலைகள் அமைந்துள்ளன. ஏனெனில், இத் தீவில்தான் இரும்பை உருக்குவதற்கு ஏற்ற நற்றரம் படைத்த நிலக்கரியும், கலவை தயாரிக்கத் தகுந்த வகைச் சுண்ணும்புக் கற்களும் வேண்டிய அளவிற்குக் கிடைக்

கின்றன. மேலும், ப்ராஸ் டி'யோர் கால்வாயினுல் (Bras d'or Channel) ஒரு மிகச் சிறந்த இயற்கைத் துறைமுகமும் அமைந்திருக்கிறது. நியூஃபௌண்டுலாந்திலிருந்து இரும்புத்தாது கிடைக்கிறது. கனடாவின் நிலக்கரி உற்பத்தியில் மூன்றிலொரு பங்கு நோவா ஸ்கோஷியாவிலிருந்தே கிடைக்கிறது. காகிதம் உற்பத்தி செய்கின்ற ஆலைகள் பலவும் ஈங்குண்டு.

2. பிரின்ஸ் எட்வெர்டு தீவு (Prince Edward Island): இச் சிறு மாநிலம் நியூ ப்ருன்ஸ்விக் (New Brunswick), நோவா ஸ்கோஷா மாகாணங்களுக்கிடையே ஸெண்ட் லாரன்ஸ் வளைகுடாப் பகுதியில் அமைந்துள்ளது. இதன் தலைநகரமான சார்லட்டௌன் (Charlottetown) அகன்ற நல்லாழம் கொண்டதோர் ஒதுங்கிய துறைமுகத்தருகே அமைந்துள்ளது. நரிப்பண்ணைகள் நடத்தல் முன்புபோல் இப்போது இங்கு அதிக முக்கியத்துவம் பெறுவதில்லை. இங்குள்ள செழுமைமிக்க செம்மண் உருளைக் கிழங்கு, பழவகைகள், ஓட்ஸ் முதலியவற்றைப் பயிர் செய்யவும், வைக்கோல் எழுப்பவும், பால்பண்ணைகள் நடத்துதல் முதலிய செயல்களுக்கும் மிகவும் ஏற்றதாக இருப்பதால்தான் இதற்கு வளைகுடாவின் சோலை என்னும் பெயர் வழங்கிவருகிறது.

3. நியூ ப்ருன்ஸ்விக் (New Brunswick): இம் மாகாணம் காடுகள் செறிந்தது; மீன்வளம் மிக்கது. இதன் தலைநகர் ஃப்ரெடரிக்டன் (Fredricton) நகரமாக இருப்பினும், ஃபண்டி விரிகுடாவில் (Bay of Fundy) ஃபண்டி ஆறு கடலோடு கலக்குமிடத்திற்கு அருகில் அமைந்துள்ள ஸெண்ட் ஜான் நகரமே மிகப்பெரிய நகரமும் தலையாய துறைமுகமுமாகும். இத் துறைமுகம் அணுகுவதற்கு எளிது; இடையூறற்றது; ஆண்டு முழுதும் பயன்படக்கூடியது; 30 அடி அமிழும் ஆழங்கொண்ட கப்பல்களுக்குக்கூட ஏற்றதாக இருப்பதுடன், மான்ட்ரியால் பெருநகரோடு ஒரு குறைந்த தொலைவு இருப்புப்பாதை மூலமும் இணைக்கப்பெற்றிருக்கின்றது. இச் சாதகமான சூழ்நிலைகளின் விளைவாக இங்குக் கால்நடைகள், பண்ணைப் பொருள்கள், உணவுப் பொருள்கள் முதலியவற்றில் வாணிபம் மிகவும் பெருகிவிட்டது. இம் மாநிலம் போதுமான கனிவளம் பெற்றிருப்பினும், அது இன்னும் பேரளவில் பயன் துய்க்கப்பெறவில்லை. இங்குக் கிடைப்பதாக அறியப்பெற்றுள்ள கனிப்பொருள்களுள் நிலக்கரி, ஜிப்ஸம், பெட்ரோலியம் முதலியவைமட்டுமே பேரளவில் தோண்டியெடுக்கப்பெறுகின்றன. அவ்வாறு உற்பத்தியாகும் நிலக்கரி பெரிதும் மின்சார விசையின் உற்பத்திக்கே பயன்படுகிறது.

ஜிப்ஸம் பெரும்பாலும் ஹில்ஸ்பரா குவாரிகளிலிருந்தே (Hillsboro' quarries) கிடைக்கிறது.

4. க்வீபெக் (Quebec): ஒட்டாவா (Ottawa) நகரின் கிழக்கில் ஸெண்ட் லாரன்ஸ் பேராற்றின் இருபுறத்திலும் அமைந்துள்ள இம் மாநிலம் பரப்பளவில் கிரேட் பிரிட்டனைப் போல் ஆறு மடங்கு பெரியதெனினும், மக்கள் வாழும் பரப்பு மிகவும் சுருங்கியது. மக்கள் செறிவார்ந்த தென் பகுதியில் டிசெம்பர் முதல் ஏப்ரல் வரை குளிர்காலத்தின் போது நிலத்தின் மேற்றளம் சுமார் 3 அடி உயரம்வரைகூடப் பனிக்கட்டியால் மூடப்பட்டிருப்பதுண்டு. ஆனால், கோடையில் வெப்பநிலை சுமாராக உயர்ந்திருப்பதால் பலவகைப் பயிர்களுடன் மக்காச்சோளம், புகையிலை போன்றவையும் பயிராகின்றன. இங்கு வாழ்வோரில் ஐந்தில் நான்கு பாகத்தினர் ஃபிரெஞ்சு இனத்தவராயிருப்பதுடன் இன்றும் ஃபிரெஞ்சு மொழியே பேசுபவராயுமுள்ளனர். சமீப காலமாக இவர்கள் ஸெண்ட் லாரன்ஸ் பேராற்றின் தென்கரையிலுள்ள பூர்வீக ஆங்கிலேயக் குடியிருப்புகளான கிழக்கு நகர்ப்புறங்களுக்கும் (Eastern Townships) சென்று குடியேறிவருகின்றனர். பலர் நியூ இங்கிலாந்து மாநிலங்களுக்குச் சென்று ஆலைத்தொழிலிலும் பண்ணை வேலைகளிலும் ஈடுபட்டுள்ளனர். கனடாவின் கல்நார் உற்பத்தியில் பெரும்பகுதி கிழக்கு நகர்ப்புறங்களான தெட்ஃபர்டு (Thetford), பிளாக் லேக் (Black Lake) போன்ற இடங்களிலிருந்தே பெறப்படுகிறது. இயற்கை அழகு மிக்க காஸ்பே தீபகற்பத்தில் (Gaspe Peninsula) தாமிரம் தோண்டியெடுக்கப்பெறுகிறது. ஆனால், க்வீபெக், லாப்ரடார் எல்லையில் இரும்புத்தாது வெட்டியெடுக்கும் தொழிலே வியத்தகு முன்னேற்றம் பெற்றுள்ளது.

இதன் தலைநகரான க்வீபெக் நகரம், சார்ல்ஸ் ஆறு ஸெண்ட் லாரன்ஸ் பேராற்றுடன் கலக்குமிடத்திற்கு அருகிலே அமைந்துள்ளது. இங்குதான் ஸெண்ட் லாரன்ஸ் கடலில் கலக்குமுன் அதன் மீது கடைசியாக எழுப்பப்பெற்றுள்ள ஒரு பாலம் இருக்கிறது. முன்னர் பெருநாவாய்ப் போக்குவரத்துக்கு ஏற்றதாக இருந்த இந் நகரம் இப்போது பல காரணங்களால் அதற்குப் பயன்படாமற் போய்விட்டது. அட்லான்டிக் பெருங்கடலின் குறுக்கே பிரயாணம் செய்வோர் இவ் வழியே வரக்கூடுமெனினும், கடத்தப் பெறும் பொருள்கள் பெரும்பாலும் மாற்றுக் கடத்தல் (transhipment) தேவையாயிராத நீர்வழிகளிலேயே எத்துணைத் தூரம் உள்நாட்டிற்குள் செல்ல முடியுமோ அத்துணைத் தூரம் செல்லும் இயல்புடையவையாய் இருக்கின்றன. இதன் விளைவாகவே இன்று

கனடாவின் வாணிபத்தில் மான்ட்ரியால் மாநகரம் தலையாய இடம்பெற்றுள்ளது. க்விபெக், மான்ட்ரியால் ஆகிய இருபெரு நகரங்களின் வாணிப வளர்ச்சி கீழ்க்கண்ட அட்டவணையில் ஒப்பிடப்பெற்றுள்ளது:

	1861	1881	1901	1911	1921	1931	1951
க்விபெக்	60,CC0	62,5C0	69,CC0	78,C00	95,CC0	101,000	164,C00
மான்ட்ரியால்	90,000	141,000	270,000	470,000	619,000	819,000	1,102,700

மான்ட்ரியால் மாநகரம் ஒட்டாவா ஆறும் ஸெண்ட் லாரன்ஸ் பேராறும் கூடுமிடத்திற்கு அருகே ஒரு தீவில் க்வீபெக்கினின்றும் உள்நாடு தள்ளி ஆற்று வழியே 180 மைல் தொலைவில் அமைந்துள்ளது. இங்கிருந்து கடலைநோக்கி ஏற்பட்டுள்ள போக்குவரத்து வசதிகளின் பெருக்கமே இந் நகரில் கப்பல் வாணிபம், மக்கள் தொகை இவை இரண்டும் பெருகக் காரணமாக அமைந்தது. கடலிலிருந்து இந்நகரம்வரை மிகவும் ஆழமான கால்வாயொன்று வெட்டப்பெற்றுள்ளது. மேலும், 1903-ல் கனடா அரசு கால்வாய்கள் வழியே செல்லும் பொருள்களின்மீது விதித்துவந்த வரிகளை நீக்கியது. இந்த வரிநீக்கம் வர்த்தகம் பெருக மேலும் உதவி செய்தது. அதே ஆண்டில் அமெரிக்காவிலுள்ள சிகாகோ, ட்யூலூத் போன்ற இடங்களிலிருந்து பிற இடங்களுக்கு உணவுத் தானியங்கள் கனடா நாட்டின் வழியேதான் அனுப்பப்பெற்றன. நாட்டின் மேற்கேயுள்ள வாங்க்கூவர் துறைமுகத்திற்கு அடுத்தாற்போல் அதிகம் உணவுத் தானிய ஏற்றுமதியில் ஈடுபட்டுள்ள கனேடியத் துறைமுகங்களுள் மான்ட்ரியாலே பெரியது. இம் மாநிலத்தில் நீர் மின்விசையைத் தோற்றுவிக்க இயற்கை வசதிகள் நிறைந்திருக்கின்றன. ஸெண்ட் மாரிஸ் (St. Maurice), சகுனே (Saguenay), லீவர் (Lievre), ஒட்டாவா (Ottawa), ஸெண்ட் லாரன்ஸ் முதலிய பேராறுகளிலிருந்து நீர் மின்விசை பேரளவில் உற்பத்தி செய்யப் பெறுகிறது. பல முக்கிய நீர்த்தேக்கங்களும் அமைக்கப்பெற்றுள்ளன. லா லூட்டர் (The La Loutre) அணை செண்ட் மாரிஸ் ஆற்றின் குறுக்கே அமைந்திருக்கிறது. முன்பு இதுவே உலகிலேயே மிகப் பெரிய செயற்கை நீர்த்தேக்கமாக 160,000 மில்லியன் கன அடி நீர், நீர்ப்பரப்பு 300 ச. மைல்கள் இருந்தது. ஸெண்ட் மாரிஸ் ஆற்றின்மீதுள்ள ஒரு புகழ்பெற்ற அருவி (falls) அமைந்திருக்கும் ஷாவினிகான் (Shawinigan) என்னுமிடத்தில் ஏற்பட்டுள்ள நீர்த்தேக்கம் விநாடிக்கு 12,000 கனஅடி நீரை நிரந்தரமாகப் பாய்ச்சிக் கொண்டிருக்கும் ஆற்றல் உடையது. ஸெண்ட் மாரிஸ் ஆற்றிலிருந்து 2 மில்லியன் குதிரைச் சக்தி நீர் மின்விசையை எப்போதும் உற்பத்தி செய்யலாம். இந்த ஆற்றின்மீது கட்டப்பெற்றுள்ள

கோயின் அணை (Gouin Dam) இந்நாட்டில் மிகப்பெரியதாகும். இவ்வாறு பெருமளவில் நீர் மின்விசை தோற்றுவிக்கப்பெற்றதாலும், ஸெண்ட் லாரன்ஸ் ஆறு பாயும் தாழ்நிலப் பகுதியின் முக்கிய நகரங்கள் யாவும் விசைக்கம்பிகளால் இணைக்கப்பெற்றுவிட்டதாலும், ஆன்டாரியோவுக்குப்பின் க்வீபெக் மாநிலமே செய்தொழில்நிறுவனங்கள் மிகுந்த மாநிலமாகிவிட்டது. நொராண்டா (Noranda) என்னுமிடத்தில் பெருமளவில் தாமிரத்தாது உருக்கும் தொழில் இயங்கிவருகிறது. ஸெண்ட் மாரிஸ் ஆறு கடலில் சேருமிடத்திற்கு அருகிலிருக்கும் மூன்றுறுகள் (Three Rivers) என்னும் இடம் பெருநகரமாகவும் துறைமுகமாகவும் வளர்ச்சியடைந்துவிட்டது. ஸெண்ட் ஃப்ரான்காயிஸ் (St. Francois) ஆற்றின்மீது கட்டப்பெற்றுள்ள ஸெண்ட் ஃப்ரான்காயிஸ் அணை அவ்வாற்றின் போக்கையொட்டி எண்ணிறந்த மரக்குழம்பு தயாரிக்கும் ஆலைகளும் மற்றத் தொழிற்சாலைகளும் எழுந்து வளர்ச்சியடைவதற்கும் முக்கியக் காரணமாக இருந்தது. ஷிப்ஸா (Shipsaw) என்னும் அணைக்கு ஸெண்ட் ஃப்ரான்காயிஸ் அணையைக் காட்டிலும் முக்கியத்துவம் அதிகம்.

5. ஆன்டாரியோ (Ontario): அமெரிக்கக் கண்டத்தின் ஐம்பெரும் ஏரிகளுக்கு வடக்காகவும், க்வீபெக் மாநிலத்திற்கு மேற்கிலும் பரந்துகிடக்கும் இம் மாநிலம் கிரேட் பிரிட்டனைப் போல் சுமார் நாலரை மடங்கு பெரியதாகும். மக்கள் தொகை மிகுந்த இதன் தென்கோடி க்வீபெக் மாநிலத்தை விடச் சுருங்கிய கோடைக்காலம் வாய்ந்தது. தெற்கில் ஆங்காங்கே விளையும் முந்திரிப் பழங்களிலிருந்து இன்தேறல் (wine) தயாரிக்கப்பெறுகிறது. ஹாமில்டனிலிருந்து கிழக்காகப் படர்ந்து ஈரி ஏரிவரை (Lake Erie) அமைந்திருக்கும் இப் பகுதிக்குக் 'கனடாவின் சோலை' எனப் பெயர் ஏற்படக் காரணம் இப் பகுதியில் விளைவிக்கப்பெறும் கொடி முந்திரி, அத்தி (Peach) போன்ற சுவைமிக்க கனிகளே. பிற பகுதிகள் விரைவான முன்னேற்றம் அடைந்துவந்தபோதிலும், இன்னும் கனடாவின் மொத்தப் பழவகைகள் உற்பத்தியிலும், பால், பாலடைக்கட்டி, வெண்ணெய் போன்ற கால்நடைப் பொருள்களின் உற்பத்தியிலும் பாதிக்குமேல் இம் மாநிலத்திலிருந்துதான் கிடைக்கிறது. வடக்கில் பெருநிலப்பரப்புகள் அடர்வனங்களாக உள்ளன. ஒட்டாவா ஆறும் ஸெண்ட் லாரன்ஸ் ஆறும் கூடுமிடத்திலிருந்து 90 மைல்கள் மேலிருக்கும் ஒட்டாவா நகரில்தான் கனடா குடியேற்ற அரசு (Canadian Dominion Goverment) அமைந்துள்ளது. இந்நகரமே இம் மாநிலத்தில் மரம் அறுத்தல், மரக்குழம்பு தயாரித்

தல், காகிதம் செய்தல் முதலிய தொழில்கள் நடைபெறும் முக்கிய இடமாகும். கனடாவிலேயே மிகப்பெரிய காகித ஆலைகள் பல இங்குதான் இயங்கிவருகின்றன. ஆன்டாரியோ மாநிலத்தின் தலைநகரான டோரன்டோ (Toronto), ஆன்டாரியோ ஏரியின் மேற்குக் கோடிக்கு அருகில் அமைந்து ஓர் அழகிய துறைமுகத்தையும் பெற்றிருக்கிறது. இந் நகரம் ஆன்ட்டாரியோ ஏரிக்கு இணையாகக் கிழக்கிலிருந்து வந்துசேரும் இருப்புப்பாதைகள் இங்கிருந்து 'ஏரித் தீபகற்பம்' (Lake Peninsula) என அழைக்கப்படும் பகுதியின் பல இடங்களுக்கும் பிரிந்துசெல்லும் இடத்தே அமைந்துள்ளது. இந் நகர் செய்தொழிற்றுறையில் மான்ட்ரியால் நகர்போலவே பெருக்கம் பெற்றுவிட்டதால், 1881-ல் 100,000 ஆக இருந்த இதன் மக்கள்தொகை 1951-ல் 671,000 ஆக அதிகரித்துவிட்டது. ஆன்டாரியோ ஏரியின் மேற்குக் கோடியிலுள்ள ஹாமில்டன் நகரருகே உருக்கு ஆலைகளும், பிற செய்தொழில் ஆலைகளும் இயங்கிவருகின்றன. ஸால்ட் ஸென்ட் மேரியினருகில் காட்டாறுகளினின்றும் நீர் மின்விசை தோற்றுவிக்கப்பட்டுக் காகித ஆலைகளும் உருக்கு ஆலைகளும் இயக்கப்பெற்றுவருகின்றன. நிபிகான் (Nipigon), ஒட்டாவா ஆறுகளினின்றும் எல்லாவற்றையும் விட அதிக அளவில் நயாகரா நீர் வீழ்ச்சியினின்றும் நீர்மின் விசை பெருமளவில் தோற்றுவிக்கப்பெறுகின்றது. நயாகரா ஆற்றின்மீதோ, அருகிலோ அமைந்திருக்கும் நீர் மின்விசை நிலையங்கள் ஈரி ஏரிக்கும் ஆன்டாரியோ ஏரிக்கும் உள்ள நீர்மட்ட வித்தியாசத்தைப் (சுமார் 330 அடி) பயன்படுத்தியே மின்விசையைத் தோற்றுவிக்கின்றன. க்வீன்ஸ்டௌனுக்கு அருகிலுள்ள மின்விசை நிலையம் சுமார் 305 அடி உயரத்திலிருந்து விழும் நீரின் வேகத்தைக்கொண்டு 'டர்பைன்'களை (turbine) இயக்கி மின்விசையைத் தோற்றுவிக்கின்றது. ஸட்பரி (Sudbury), டிம்மின்ஸ் (Timmins), கெர்க்லண்டு லேக் (Kirkland Lake) முதலிய இடங்கள் கனிப்பொருள்கள் வெட்டியெடுத்தலிலும், உலோக உருக்குத் தொழிலிலுமே ஈடுபட்டுள்ளன. போர்ட் வில்லியம் (Fort William), போர்ட் ஆர்தர் (Port Arthur—சுபீரியர் ஏரிமீது அமைந்திருப்பது) ஆகிய இரு துறைமுகப் பட்டினங்களும் உணவுத் தானியங்களின் ஏற்றுமதி இறக்குமதிக்கு மிகவும் உதவியாக இருக்கின்றன. மிட்லண்டு, காலிங்வுட் (Collingwood), கோடரிச் (Goderich), கால்பெர்ண் (Golbourne) துறைமுகம் போன்றவையும் கோதுமை சுமந்து மேற்கிலிருந்துவரும் கப்பல்கள் தங்கவும், பின்னர் அக் கோதுமை அல்லது கோதுமை மாவு மான்ட்ரியால் வரை இருப்புப்பாதைமூலம் கொண்டுசெல்லப்பெறுவதற்கும் பெருந்துணை புரிகின்றன. வட ஆன்ட்டாரியோவில் டெமிஸ்

காமிங் (Temis Caming) ஏரிக்கருகிலுள்ள கோபால்ட் (Cobalt) நகரில் முன்பு கோபால்ட் உலோகமும் வெள்ளியும் கிடைத்து வந்தன. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் டெட்ராயிட் நகர் எவ்வாறோ அவ்வாறே கனடாவில் விண்ட்ஸர் (Windsor) நகரில் மோட்டார் வண்டிகள் தயாரிப்புதான் முன்னணியிலிருக்கிறது. இவைதவிர ஒட்டாவா நகரும் லண்டன்நகருமே இம்மாநிலத்தின் செய்தொழில்துறையிலீடுபட்டுள்ள பிற முக்கிய நகரங்களாகும். டோரன்டோ (Toronto) நகரம், ஒஷாவா (Oshawa), மிட்லண்டு (Midland) என்னும் இரண்டு இடங்களையும் முட்டுமளவிற்கு விரிவடைந்துள்ளது.

6. மானிடோபா (Manitoba): இம் மாநிலம் கனடாவின் மேற்கே அமைந்திருக்கிறது. இது செழிப்பான சமவெளிகள் கொண்டது. உழவுத் தொழில் சிறந்துள்ள ஒரு மாநிலம், மேற்கிலிருந்து வரும் அஸினிபாயின் ஆறும் (The Assiniboine) ரெட் ஆறும் கூடுமிடத்தேயுள்ள வின்னிபெக் நகரம் இம் மாநிலத்தின் தலைநகராகும். இப்போது இந் நகர் பிரெய்ரி பகுதிகளினின்றும் வரும் கோதுமை விற்பனை செய்யப்பெறும் வாணிகத் தலம்; பல இருப்புப்பாதைகள் கூடுமிடமாகவும் இப்போது வளர்ச்சியடைந்துவிட்டது. இதன் மக்கள் தொகை 1911-ல் 136,000 ஆக இருந்ததிலிருந்து 1951-ல் 234,000 ஆகப் பெருகிவிட்டது. மானிடோபா மாநிலத்தில் 51,000 ஏக்கர் பரப்பிற்றான் கோதுமை விளைந்தது. ஆனால், 1902-ல் சுமார் 2 மில்லியன் ஏக்கரிலும், 1903-ல் 2,443,000 ஏக்கரிலும், 1918-ல் 2,851,000 ஏக்கரிலும் கோதுமை பயிராயிற்று. ஆனால், இப் பயிரின் விளைபரப்புக் கடந்த சில்லாண்டுகளில் 3 மில்லியன் ஏக்கருக்கும் அதிகமாகிவிட்டது. இன்று சில கோதுமை வயல்கள் தீவிரச் சாகுபடிக்கும், பண்ணைகள் ஏற்படுத்தவும் பயன்பட்டுவருகின்றன. மானிடோபாவில் உழுது பயிரிடத் தகுந்தது எனக் குறிக்கப்பெற்ற 25 மில்லியன் ஏக்கர் நிலப்பரப்பில் ஏறக்குறைய மூன்றிலொரு பங்கில் மட்டுமே சாகுபடி நடைபெற்றுவருகிறது. இம் மாநிலத்தின் பரப்பில் மூன்றிலிரு பாகப் பரப்புடைய வடபகுதி கனேடியன் கேடயப்பகுதியில் அமைந்துள்ளதுடன், ஃப்ளின் ஃப்ளான் (Flin Flon) என்னுமிடத்தில் தங்கமும் துத்தநாகமும், லின் ஏரிப் (Lynn Lake) பகுதியில் நிக்கல் உலோகமும் கிடைக்கும் பகுதியாகவும் இருந்துவருகிறது. நீர்மின்னாற்றலும் அதிக அளவில் உற்பத்தியாகிறது. இம் மாநிலத்தின் கோதுமை விளையும் பகுதிகளோடு இருப்புப்பாதை இணைப்புக்

கொண்ட சர்ச்சில் நகரமே (Churchill) மானிடோபாவின் முக்கியக் கடல் துறைமுகமாகும்.

7. ஸஸ்காச்சிவன் (Saskatchevan): இம் மாநிலம் 1905-ல் தான் உருவாக்கப்பெற்றது. இம் மாநிலம்—சிறப்பாக இதன் தெற்கு அரைப்பகுதி—கோதுமை பயிரிடுதலையே முதன்மையாகக் கொண்டுள்ளது. இதன் வடபகுதி வனங்கள் பொதுளியது; சுரங்கத் தொழில் நடைபெற்றுவரும் ஒன்று. 1905ஆம் ஆண்டில் (வசந்த காலத்தில் மட்டுமே) 1,130 ஏக்கரில், (1915-ல் 8,929,000 ஏக்கர்; 1919-ல் 10,587,000; 1929-ல் 14,445,000) கோதுமை பயிராகி வந்தது. இம் மாநிலத்தில் இன்று சாகுபடியிலிருக்கும் சுமார் 20 மில்லியன் ஏக்கரில் முக்கால் பங்கில் கோதுமை மட்டுமே பயிராகிறது. இங்குச் செய் தொழில்கள் முக்கியத்துவம் பெற்றிருக்கவில்லை. எனினும், 1905-ல் இருந்த நிலை நீங்கி இன்று நல்ல முன்னேற்றம் ஏற்பட்டுள்ளது. 1926-ல் இவற்றின் மதிப்பு 1905-ல் இருந்ததைப்போல் 15 மடங்காக அதிகரித்திருந்தது. கயிறு தயாரிப்பதற்காகச் சணல் நார் (flax) வளர்ப்பு நடைபெறுகிறது. இம் மாநிலத்தின் முக்கிய நகரங்கள் வருமாறு: தலைநகரான ரெஜினு (Regina), ஸாஸ்கடூன் (Saskatoon), மூஸ் ஜா (Moose Jaw), பிரின்ஸ் ஆல்பெர்ட் (Prince Albert). இப்போதுதான் எண்ணெய் வயல்கள் கண்டுபிடிக்கப் பெற்று விரிவடைந்துவருகின்றன. இதன் தென்பகுதியில் பழுப்பு நிலக்கரி வயல்களும், வடபகுதியில் அதபாஸ்கா ஏரிப் (Lake Athabasca) பிரதேசத்தருகே தாமிரத் தாது (pitch blende) வைப்புகளும் காணப்பெறுகின்றன.

8. ஆல்பெர்ட்டா (Alberta): கனடாவின் பெருஞ் சமவெளிகளில் உயர்ந்த பகுதிகளைக் கொண்டு மேற்காக நீண்டுள்ள ராக்கி மலைத்தொடர்களின் ஓர் அழகுமிகு பகுதியையும் உள்ளடக்கிக்கொண்டிருக்கும் இம் மாநிலம் 1905-ல்தான் உருவாகியது. ராக்கி மலைத்தொடர்களுக்குக் கிழக்கே உள்ள புல்வெளிகளிற் கால்நடைகளை வளர்த்தல் எளிதாக இருக்கவே, இப்பகுதிகளிற்றான் மக்கள் முதலில் குடியேறினர். பின்னர் ஓட்ஸ், கோதுமை போன்ற உணவுப் பயிர்கள் சாகுபடி செய்வோரும் இங்குக் குடியேறத் தலைப்பட்டனர். 1905-ல் 107,000 ஏக்கர்ப் பரப்பில் கோதுமை (இதில் 32,000 ஏக்கரில் மட்டுமே குளிர்காலக் கோதுமை) பயிராயிற்று. இன்று கோதுமைச் சாகுபடி 7,551,000 ஏக்கர்ப் பரப்பில் நடைபெற்றுவருகிறது. இப் பகுதி சினூக் (Chinook) என்னும் தலக்காற்றால் பெரும் பயன்

அடைகிறது. இதன் தென்பகுதியில் பாசனவசதிகளுடன் சர்க்கரைவள்ளிக் கிழங்கு பயிராகிறது. இம் மாநிலத்தின் தலைநகரான எட்மன்டன் (Edmonton) ஸஸ்காச்சிவன் ஆற்றின் கரைமீது அமைந்திருப்பதுடன் நில்லாது பல முக்கிய இருப்புப்பாதைகள் கூடுமிடமாகவும் உள்ளது. 1901-ல் 5,000 ஆக இருந்த இந் நகரின் மக்கள்தொகை 1951ஆம் ஆண்டிற்குள் 159,000 ஆகப் பெருகிவிட்டது. இந் நகரருகே பல எண்ணெய் வயல்கள் கண்டுபிடிக்கப் பெற்றிருப்பதுவேறு மக்களடர்த்தியை அதிகரிக்கத் தூண்டுகிறது. எட்மன்டன் நகருக்கு அணிமையில் பேரளவில் நிலக்கரி கிடைக்கும் இடங்கள் ஆன்த்ரஸைட் (Anthracite), மௌன்ட்டன் பார்க் (Mountain Park), ட்ரம்ஹெல்லர் (Drumheller), கான்மோர் (Canmore), லெத் பிரிட்ஜ் (Leth bridge) முதலியவையே. இயற்கை வாயு (natural gas) மாபேரளவில் கிடைப்பதால் பெருவாரியாகப் பயன்படுத்தப்பெறுகிறது. எனினும், இன்று எண்ணெய் வளமே எல்லாருடைய கவனத்தையும் ஈர்த்துவருகிறது. கால்கரி (Calgary) தொழிற் சிறப்புடைய நகரமாகும். கனடா நாடு பயணர் தொழிலைப் பெருக்கச் செய்யவேண்டி பல பெரிய தேசியப் பூங்காக்களை (National Parks) அமைத்திருக்கிறது. இம் மாநிலத்தின் மலைப்பாங்கான பகுதிகளில் உலகப் புகழ்பெற்ற ஜாஸ்பெர் (Jasper), பான்ஃப் (Banff) என்னும் தேசியப் பூங்காக்கள் அமைந்துள்ளன. இங்குதான் அனைவரும் விரும்பும் கோடைக்கால மகிழ்வுச் செலவுத் தலங்களான பான்ஃப், லூயி ஏரி (Lake Louise) ஆகியவை ஏற்பட்டுள்ளன.

9. பிரிட்டிஷ் கொலம்பியா (British Columbia): இம் மாநிலம், கனடாவின் மேற்குக் கடற்கரையிலிருந்து ராக்கி மலைத்தொடர்கள் வரையுள்ளதும், சுமார் 350-லிருந்து 400 மைல் குறுக்களவு கொண்டதுமான பகுதியையும், உயர்ந்த மேசை நிலங்களும் செங்குத்தாக நன்குயர்ந்த மலைத்தொடர்களும் அவற்றிடையே குறுகிய ஆழமான பள்ளத்தாக்குகளும் நிறைந்த பகுதியையும் தன் தலைநிலத்தில் (mainland) கொண்டுள்ளது. வாங்கூவர் தீவும், வடக்கே பரவிக் கிடக்கும் க்வீன் சார்லட் தீவுகள் வரையுள்ள தீவுக் கூட்டங்களும் இம்மாநிலத்தைச் சேர்ந்தவையே. இம் மாநிலத்தின் செழுமைக்குத் தலையாய காரணங்கள் இங்குள்ள தாதுப்பொருள்கள், காடுகள், மீன்பிடிப்புத் துறைகள் போன்ற இயற்கை வளங்களே. கனடாவின் தாதுப்பொருளுற்பத்தியில் மூன்றிலொரு பங்கும், பிடிபடும் மீன்களில் மூன்றிலொரு பங்கும், கான்படு பொருளுற்பத்தியில் மூன்றிலொரு பங்கும் இம்

மாநிலத்திலிருந்தே கிடைக்கின்றன. 1856-ல் பொன் வைப்புகள் இங்குக் காணப்பெற்றதன் பின்பு மக்கள் குடியேற்றம் ஏற்பட்டது. ஆனால், இவ் வைப்புகள் விரைவிலேயே பயன் துய்க்கப்பெற்றுவிட்டன. 1895ஆம் ஆண்டிற்குப் பிறகு பொன், வெள்ளி, செம்பு, காரீயம், துத்தநாகம் இவற்றைத் தோண்டியெடுத்தல் நடைபெற்றுக்கொண்டுதான் வருகிறது. காரீயம், வெள்ளி, துத்தநாகம் ஆகிய மூன்றும் கிழக்குக் கூட்டனே (East Kootenay), மேற்குக் கூட்டனே எனுமிடங்களிலும், செம்பு ஹோவி ஸௌண்டு (Howe Sound) என்னுமிடத்திற்கு அருகிலுள்ள பிரிட்டானியா (Britannia) சுரங்கத்திலும், பிரின்ஸ்டன் (Princeton) நகரருகிலும், பொன்னோடு கலந்த தாமிரத் தாது பிரிட்டிஷ் கொலம்பியாவின் தென்கோடி எல்லைக்கு அருகிலுள்ள ராஸ்லண்டு எல்லைப்புற மாவட்டத்திலும்(The Rossland Boundary District) கிடைக்கின்றன. பொன் வெட்டியெடுத்தல் முன்போல அத்துணை அதிக அளவில் நடைபெறுவதில்லை. க்ரோஸ் நெஸ்ட் (Crow's Nest) பகுதியில் ஃபெர்னி (Fernie) என்னுமிடத்திலுள்ள நிலக்கரி வயலிலிருந்து வெட்டியெடுக்கப் பெறும் நிலக்கரி, உலோக உருக்காலைகளிலும் எண்ணெய்ச் சுத்திகரிப்பாலைகளிலும் ட்ரெய்ல் (Trail) என்னும் இடத்திலுள்ள இரசாயன உரத் தொழிற்சாலைகளிலும் பயன்படுத்துவதற்காக எரிகரியாக மாற்றப்பெறுகிறது. டெக்ஸாடா தீவில்(Texada Island) தாமிர, இரும்புத் தாது வைப்புகள் காணப்பெறுகின்றன. இம்மாநிலத்தில் மிகத் தொன்மையானவையும், முக்கியமானவையுமான நிலக்கரி வயல்கள் வாங்கூவர் தீவின் கிழக்கிலுள்ள நானைமோ (Nanaimo) என்னுமிடத்திலும், இன்னும் வடக்கே தள்ளியிருக்கும் கம்பர்லண்டு (Cumberland) என்னுமிடத்திலுமே அமைந்துள்ளன. நிலக்கரி வெட்டியெடுக்கப்பெறும் பிற இடங்கள் நிகோலா பள்ளத்தாக்கும் (Nicola valley), டுலமீன் (Tulameen), ஸிமில்கமீன் (Similkameen) ஆறுகள் பாயும் பகுதிகளும்தாம். இம் மாநிலம் நீர் மின்விசையைத் தோற்றுவிக்க நல்ல வாய்ப்புகளை உடையதாயிருக்கிறது. கிட்டிமாட் நீர் மின்விசைத் திட்டம் (Kitimat hydroelectric scheme) தனிச்சிறப்புப் பெற்றிருப்பதற்கு அதனருகே தோன்றி வளர்ந்துவரும் ஒரு புதிய அலுமினியத் தொழிற்சாலை நகரம் மட்டுமன்றி, இத் திட்டம் செயலாற்றுவதற்குத் தேவையான நீர் கரையோரப் பகுதிகளில் உள்ள மலைகளைக் குடைந்து குகை வழியே கொண்டு வரப்படுவதும் ஒரு காரணமாகும். பாசன வசதிகளின் உதவியால் பிரிட்டிஷ் கொலம்பியா உழவுத் தொழில் சிறக்கும் ஒரு மாகாணமாகவும் மாறிவருகிறது. செழுமையான பள்ளத்தாக்குகளும்

உள்ளடங்கியிருக்கும் தாழ்நிலப் பகுதிகளும் பழவகைகள், பண்ணைத் தொழில்கள் பெருகத் துணையாக இருக்கின்றன. இவற்றுள் ஒகனுகன் பள்ளத்தாக்கில்தான் (Okanagan valley) பெரும் பரப்பில் பழவகைகள் பயிராகின்றன. மிகவும் உயர்ந்த தரங்கொண்ட ஆப்பிள் கனிகள் இங்கிலாந்திற்கும், பிற நாடுகளுக்கும் அனுப்பப்பெறுகின்றன. ஆப்பிள் தவிர இங்குப் பயிராக்கப் பெறும் மற்றைக் கனிவகைகள் அத்தி, பிளம் (plums), ஆப்ரிகாட், திராட்சை முதலியனவே. கடற்கரையோர மலைத்தொடர்களில் உள்ள காடுகளில் டக்ளஸ் ஃபெர் (Douglas fir), ஸீடர் (cedar) போன்று ஓங்கி உயர்ந்து வளரும் மாபெரு மரவகைகள் உள்ளன இம் மாநிலத்தின் தலைநகரான விக்டோரியா (Victoria), வாங்கூவர் தீவின் தென்கிழக்குக் கோடியில் அமைந்துள்ளது. இது ஒரு சிறந்த துறைமுகத்தோடு கூடியது. ஜுவான் டா ஃபூகா (Juan de Fuca) ஜலசந்தி வழியாக வாங்க்கூவருக்கோ, ஸியாட்டிலுக்கோ செல்லும் கப்பல்கள் விக்டோரியா துறைமுகம் வழியாகவே செல்லுகின்றன. விக்டோரியா துறைமுகத்தை அடுத்திருக்கும் எஸ்கீமால்ட் (Esquimalt) துறைமுகம் ஓர் ஆயுதத் தொழிற்சாலையையும், கனரகப் பொருள்களை ஏற்றுமதி செய்யும் துறையையும் பெற்றுள்ளது. வாங்க்கூவர் துறைமுகத்தில் ஏற்றுமதி இறக்குமதித் துறைகள் (wharves) வரையிலுங்கூடக் கப்பல்கள் வரும் அளவுக்கு ஆழமிருக்கிறது. ஃப்ரேஸர் (Fraser) நதியின் முகத்துவாரத்திற்கருகில் அமைந்திருக்கும் நியூ வெஸ்ட்மின்ஸ்டர் (New Westminster) நகரமும், வாங்க்கூவர் நகரமும் கண்டத்தின் குறுக்காகச் செல்லும் இருப்புப்பாதைகளின் திரும்பும் முனைகளாகும். லண்டனிலிருந்தும் நியூயார்க்கிலிருந்தும் தூரக் கிழக்கு நாடுகளுக்குச் செல்ல நில, நீர் வழிகளில் குறுகிய தொலைவு வாங்க்கூவர் வழியே உள்ள தொலைவே. பெரும்பாலும் மரவகைகளை ஏற்றுமதியாகும் நியூ வெஸ்ட்மின்ஸ்டர் அருகே ஃப்ரேஸர் ஆறு மணல்மேடிட்டு விடுவதால் கப்பல்கள் உள்ளே வர இயலா. பனமா கால்வாய் திறக்கப்பெற்ற பின்னர் வாங்க்கூவர் துறைமுகம் மரங்கள், உலோகங்கள், கோதுமை முதலியவற்றை ஐரோப்பாவுக்கும், அமெரிக்காவின் கிழக்குப் பகுதிகளுக்கும், பின்னர்க் கிழக்காசிய நாடுகட்கும் ஏற்றுமதி செய்யப் பெரிதும் பயன்பட்டுவருகிறது. வாங்க்கூவர் 1891—ல் மக்கள் தொகை 14,000 ஆக இருந்த நிலைமை மாறி, 1951—ல் 531,000 ஆக உயர்ந்துவிட்டது. இந் நகரின் மிதமான காலநிலையும், மிகப்பெரிய இயற்கைத் துறைமுக வசதியும் மட்டுமல்லாது குழாய்வழிகள்மூலம் எண்ணெயும் எரிவாயுவும் (Full Gas) இங்குக் கொண்டுவரப்படுதலும் சேர்ந்து விட்டதால்தான் வேகமாக வளர்ந்து வரும் இக் கனேடிய நகரில்

வாங்கூவர் துறைமுகம் வழியே ஏற்றுமதியாகும் கோதுமையின் அளவு

[அட்டவணையில் மில்லியன் புஷெல்களில் (Bushels) காட்டப்பெற்றுள்ளது]

கனடாவின் ஏற்றுமதி பெறும் நாடுகள்	1920-21	1921-22	1922-23	1927-28	1952
ஐரோப்பா	0·5	4·06	14·86	79·0	117·36
தென் அமெரிக்கா	—	—	0·33		
கீழ்த்திசை நாடுகள்	—	3·44	3·84		

பல புதிய ஆலைகள் துவங்கிவிட்டன. 'கை என் தீவில்' (Kai-en Island) உள்ள பிரின்ஸ் ரூபெர்ட் துறைமுகம் கனேடியன் தேசிய இருப்புப்பாதையின் ஒரு திரும்புமுனையாகும். 1921-ல் இங்கு ஒரு பெரிய கப்பற்றுறை (Dry Dock) அமைக்கப்பெற்றது. சமீபகாலமாக இங்கு உறைபனிப் பெட்டிகளில் மீன்களைக் கெடாமல் காக்கும் தொழிலும் சிறப்புற நடைபெற்றுவருகிறது.

10. நியூஃபௌண்டுலாந்து (Newfoundland): முதலில் இப் பெயர் கொண்ட தீவும், லாப்ரடாரின் பெரும்பகுதியும் நியூஃபௌண்டுலாந்து என்ற பெயருடன் ஒரு தனி பிரிட்டிஷ் குடியேற்ற நாடாக விளங்கிவந்தது. ஆனால், பொருளாதார நெருக்கடியின் விளைவாக 1933-ல் பிரிட்டிஷ் அரசின் நேரடி ஆளுகைக்கு உட்பட்ட இம் மாநிலம் 1949-ல் கனடாவுடன் இணைந்து அதன் பத்தாவது மாநிலமாயிற்று. இம் மாநிலத்தின் மக்கள் (சுமார் 450,000 பேர்கள்) கரையோரங்களிலேயே பெரும்பாலும் குடியேறியிருக்கின்றனர். இவர்களுட் பரதவ இனத்தவர் (fishermen) பலராவர். இத் தீவு மிகப்பரந்த அளவில் அடர்ந்து செழித்து வளர்ந்துள்ள காடுகளைப் பெற்றுள்ளது. 'கார்னர் ப்ரூக்' (Corner Brook) என்னுமிடத்தில் அமைந்திருக்கும் மரக்குழம்பு, செய்திக் காகிதம் தயாரிப்பு ஆலையை உலகிலேயே மிகப் பெரியது என்பர். மற்றொரு பெரிய செய்திக் காகிதத் தயாரிப்பு ஆலை க்ராண்ட் ஃபால்ஸ் (Grand Falls) என்னுமிடத்தில் செயற்பட்டுவருகிறது. கேப் ப்ரெடன் தீவில் அமைந்திருக்கும் நிலக்கரி வயல்களின் தொடர்ச்சி இம் மாநிலத்தின் தென்மேற்குப்

பகுதியில் காணப்பெறினும், இங்கு அந் நிலக்கரி இருப்புகள் பயன் துய்க்கப்பெறாது கிடக்கின்றன. இம் மாநிலத்தின் கிழக்குக் கரைமீதுள்ள இதன் தலைநகரான ஸெண்ட் ஜான் (St. John) உழவுத் தொழில் சிறக்கும் குடியிருப்புகளின் வழியேயும், நிலக்கரி வயல்களின் வழியேயும் இம்மாநிலத்தின் மேற்குக் கரையுடன் ஓர் இருப்புப்பாதைமூலம் இணைக்கப்பெற்றுள்ளது. ஸெண்ட் ஜான் நகரிலிருந்து பதினெட்டு மைல்களுக்குள் அமைந்திருக்கும் கன்ஸெப்ஷன் வளைகுடாவிலுள்ள (Conception Bay) பெல் தீவில் (Bell Island) தரமுயர்ந்த இரும்புத் தாது மிகமிக லாகவமாக வெட்டியெடுக்கப் பெறுகிறது. வபானு வைப்புகள் (Wabana Deposits) எனப்பெறும் இவற்றில் கிடைக்கும் தாதுவில் 54% சுத்த உலோகமாக இருப்பதுடன், அதனோடு இரும்பிற்கு ஊறு விளைவிக்கக்கூடிய பொருள் ஏதும் இல்லாதிருத்தலும் இவ் வைப்புகளின் ஒரு பெருஞ் சிறப்பு. இவ் வைப்புகள் இத் தீவிலிருந்து தொடங்கிச் சூழவிருக்கும் கடலுக்கடியிலும் இருப்பதாகத் தெரியவருகிறது. இத் தீவில் 3,000 மில்லியன் டன்களுக்கும் அதிகமான அளவில் இருப்புத் தாது இருக்கக்கூடுமென மதிப்பிடப் பெற்றுள்ளது. இத் தீவில் கிட்டும் பிற கனிப்பொருள்கள் காரீயம், துத்தநாகம், தாமிரம், அலுமினியத் தாது போன்றவை ஆகும்.

கனடாவின் வடபகுதி : மேற்குறித்தவை யாவும் போக மீதமிருக்கும் பகுதி வடமேற்குப் பிரதேசங்கள் (Northwest territories) [ஃப்ராங்க்லின் (Franklin), கீவாட்டின் (Keewatin), மெக்கென்ஸி (Mackensie) எனப்பெறும் மாவட்டங்கள் அடங்கியது], யூகான் பிரதேசம் (the territory of Yukon) என்னும் இருபெரும் பிரிவுகளாகப் பகுக்கப்பெற்றுள்ளது. இவ்விரு பகுதிகளிலும் காட்டு விலங்குகளின் உரோமம் (fur) மிகுதியாகக் கிடைக்கிறது. இருப்பினும், யூகான் பிரதேசத்திற்றான் பொன்னும் வெள்ளியும் பேரளவில் இருக்கின்றன. இப்போது செழித்து வளர்ந்துவரும் டாஸன் மாநகரின் (Dawson city) அருகே இருக்கும் க்ளாண்டைக் பொன்வயல் (The Klondike gold field) 1896-ல் கண்டுபிடிக்கப் பெற்றது. இப் பகுதிகளை அடைவதற்கென்றே ஸ்காக்வே (Skagway) என்னுமிடத்திலிருந்து வைட் கணவாய் (White pass) வழியே யூகான் படுகையிலிருக்கும் நாவாய்ப் போக்குவரத்துக்கேற்றதோர் ஆறுவரை ஓடும் மலையிருப்புப் பாதையொன்றும் அமைக்கப்பெற்றுள்ளது. இங்குப் பொன், வண்டற் படிவுகளிலும் குவார்ட்ஸ் (Quartz) படிவுகளிலும் அகப்படுகிறது. எனினும், பொன்னை எளிதில்

வெட்டியெடுக்கக்கூடிய பகுதிகளிலுள்ள வைப்புகளெல்லாம் ஏற்கெனவே பயன் துய்க்கப்பெற்றுவிட்டன. ஆதலால் இப்போது பொன் வெட்டியெடுப்பு அவ்வளவு அதிகமாக இராது. அத் தொழிலில் ஏற்றத்தாழ்வுகள் மிகுதியாக ஏற்பட்டுள்ளன. தொடக்கத்தில் 1896-ல் வெட்டியெடுக்கப்பெற்ற பொன்னின் மதிப்புச் சுமார் £60,000 ஆகவும், பின்னர்ப் பொன்னுலோகத்தின் வெட்டியெடுப்பு உச்சநிலையிலிருந்த ஆண்டான 1900-த்தில் சுமார் £4½மி., ஆகவும் இருந்த நிலை மாறி, 1930-ல் £136,000 மதிப்புக்கு உற்பத்தி குறைந்தது. ஆனால், 1953-ல் அதன் மதிப்பு 850,000 ஆக உயர்ந்தது. இதனால் 1901-ல் 27,000 ஆக இருந்த மக்கள் தொகையும் 1931-ல் 4,000 ஆகிவிட்டது. ஆனால், 1951-ல் சிறிது முன்னேற்றம் ஏற்படவே 9,000 ஆக உயர்ந்தது. டாஸன் மாநகரின் மக்கள்தொகை 783 ஆகக் குறைந்துவிட்டபோதிலும், இப்போதைய தலைநகரமான வைட் ஹார்ஸ் (Whit Horse) நகரின் மக்கள் தொகை 2,600 ஆக இருந்தது. 1921-ல் மெக்கென்ஸி மாவட்டத்தில் ஆற்றுப் படுகைகளில் எண்ணெய் வயல்கள் இருப்பது கண்டுபிடிக்கப் பெற்றது.

கனடாவின் வடபாகம் வேறு பல துறைகளிலும் நல்ல முன்னேற்றம் பெற்றுவருகிறது. மேயோ (Mayo) என்னுமிடத்தில் வெள்ளி-காரீயச் சுரங்கங்களும், க்ரேட் பேர் ஏரியின் (Great Bear Lake) அருகே ரேடியம், யுரேனியம், வெள்ளி வைப்புகளும், யெல்லோநைஃப் (Yellowknife) என்னுமிடத்தில் பொன் வைப்புகளும் அமைந்திருக்கின்றன. உலகெங்கும் செல்லக்கூடிய ஆகாயவிமானமும், நிலத்தைப் பண்படுத்த உதவும் டிராக்டர்களும் இவ் வடபகுதியின் முக்கிய நகரங்களையெல்லாம் இணைக்க பெருந்துணையாகவுள்ளன.

இரண்டாம் உலகப்போரின்போது அமெரிக்க இராணுவப் பொறியியல் வல்லுநர்கள் பீஸ் ஆற்றுப் (Peace River) பகுதியிலிருந்து (எனவே, எட்மன்டனிலிருந்து) கனடாவின் வடபகுதிகளிலுள்ள காடுகள், தென் யூகான் பகுதி ஆகியவற்றினூடே அலாஸ்கா வரை அல்கான் (Alcan) என அழைக்கப்பெறும் அலாஸ்கா பெருவழியை (Alaskan highway) நிருமாணித்தனர்.

கனடாவின் முக்கிய நகரங்களும் அவற்றின் மக்கள்தொகையும்
(1961ஆம் வருட மக்கள் கணிப்புப்படி)
(ஆங்கில மூலநூலில் 1951ஆம் வருட மக்கள்தொகையே தரப்பெற்றுள்ளது)

மாண்ட்ரியால்	—	1,191,062	க்வீபெக்	—	171,979
டோரன்டோ	—	672,407	கால்கரி	—	171,979
வாங்க்கூவர்	—	384,522	லண்டன்	—	165,569
எட்மன்டன்	—	281,027	விண்ட்ஸர்	—	114,367
ஹாமில்டன்	—	273,991	ரெஜினா	—	112,141
ஒட்டாவா	—	268,206	ஹாலிஃபாக்ஸ்	—	92,511
வின்னிபெக்	—	265,429	விக்டோரியா	—	54,941

ஸெண்ட் பியர், மிக்கிலான் தீவுகள் (St. Pierre and Miquelon Islands)

இவை நியூஃபௌண்டுலாந்தின் தென்கரையிலிருந்து சிறிது தொலைவில் அமைந்திருக்கின்றன. ஃபிரான்ஸ் நாட்டைச் சேர்ந்த இம் மலைப்பாங்கான தீவுகளின் பரப்பும் மக்கள்தொகையும், முறையே 93 ச. மைல்களும் 5,000மும் ஆகும். மக்களிற் பெரும் பாலர் காடு வகை மீன் பிடிப்பதையே தலைபெருந் தொழிலாகவும், நரிகள் வளர்ப்பதை (fox farming) இரண்டாந்தர தொழிலாகவும் கடைப்பிடித்து வருகின்றனர்.

பெர்முடா தீவுகள் (Bermudas)

நோவா ஸ்கோஷாவின் தென் கரையிலிருந்து சுமார் 750 மைல் தொலைவில் கல்ஃப் நீரோட்டத்தின் (Gulf Stream) பாதையில் இச் சிறு தீவுத்தொகுதிகள் அமைந்திருப்பதால், இங்கு அயன மண்டல, மிதமண்டலப் பகுதிகளில் விளையும் பழவகைகளும், காய்கறிகளும் கிடைப்பதுடன், உடல்நலக் குறைவுற்றோர் ஓய்வு பெறுவதற்கு ஏற்ற இதமான காலநிலையும் நிலவுகிறது. சமீப காலங்களில் பெர்முடா தீவுகளை உடல்நல, மகிழ்ச்சித் தலமாக மாற்றுவதில் பெருத்த முன்னேற்றம் ஏற்பட்டுள்ளது. நியூயார்க்கிலிருந்து 677 மைல் தொலைவிலுள்ள இவற்றை அமெரிக்காவிலிருந்து கடல்வழியே இரு நாட்களிலும், விண்வழியே சில மணி நேரத்திலும் அடைந்துவிடலாம். இத் தீவுகளின் அமைப்பு இராணுவ முக்கியத்துவம் வாய்ந்திருப்பதால், அமெரிக்கா. பிரிட்டன் ஆகிய இருநாடுகளும் கடற்படை, விமானப்படைத் தளங்களை அமைத்துள்ளன. இத் தீவுகளின் பரப்பளவு 21 சதுர மைல்களாகும்.

அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள்

புத்துலகு (New World) என உலக மக்கள் அழைக்கும் அமெரிக்காக் கண்டத்தில் கனடாவுக்கும் மெக்ஸிகோவுக்கும் இடையே அகலப் பரந்து கிடக்கும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் பரப்பளவு சுமார் 3 மில்லியன் ச. மைல்கள் (அஃதாவது, கிரேட் பிரிட்டனின் பரப்பைப் போல் 33 மடங்கு) ஆகும். இந் நிலப் பரப்புக் கனடா நாட்டின் ஒரு தொடர்ச்சியே. எவ்வாறெனில், அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் மேற்கில் (கனடாவிலுள்ள) பிரிட்டிஷ் கொலம்பியாவின் மலைத்தொடர்கள் வாஷிங்டன், ஐடஹோ (Idoho), மொன்டானா (Montana) முதலிய அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டு மாகாணங்களிலும் தொடர்ந்து அரண் செய்துள்ளதைக் காணலாகும். இதேபோல் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் நடுவண் இருக்கும் சமவெளிகளும், கோதுமை விளையும் 'பிரெய்ரி' நிலங்களும் (The Prairies) கனடாவிலுள்ளவற்றையே ஒத்துள்ளன; மேலும், கனடா நாட்டின் தென்கிழக்குப் பகுதியிலிருக்கும் உயர் நிலப் பகுதிகளே இப் பிரதேசத்திலுள்ள அப்பலேச்சியன் (The Appalachians) மலைத்தொடர்களின் வடகோடிகளாக அமைந்திருக்கின்றன. இவ்வாறு மேலே நுவலப்பெற்றவற்றிலிருந்து இயற்கையமைப்பில் இவ்விரு நாடுகளும் ஒன்றையொன்று ஒத்திருப்பது தெளிவாகிறது. அமெரிக்காவின் மக்கள்தொகையில் ஏறக்குறைய முழுவதுமே அமெரிக்காவின் பழங்குடிகளல்லாத பிற இனத்தவரும், பிற நாட்டவருமே ஆவர். இவ் வேறின, வேறு நாட்டு மக்கள் பெரும்பாலும் ஐரோப்பாவிலிருந்து இங்கு வந்து குடியேறியவர்களாகவோ, அவ்வாறு புடைபெயர்ந்தோரின் சந்ததியராகவோதாம் இருக்கின்றனர். வேறு சிலர் அமெரிக்காவின் தென்பகுதியிலுள்ள தோட்டங்களில் அடிமைகளாகப் பணியாற்றுவதற்கென ஆஃப்ரிக்காவினின்றும் இங்குக் குடிபுகுத்தப்பட்ட நீக்ரோ இனத்தவரின் வழித்தோன்றல்களாகவும்தான் இருக்கின்றனர். மேற்கூறிய காரணத்தாலும், நாட்டின் மக்கள்தொகைப் பெருக்கம் முதலிலிருந்தே ஐரோப்பாவுடன் கொண்ட வர்த்தகத் தொடர்பைப் பொறுத்தே அமைந்திருந்ததாலும் தாம் இப்போதும் அமெரிக்காவின் கிழக்குப் பகுதியிலேயே மக்கள் அடர்த்தி உச்சநிலையில் இருக்கிறது. சிறப்பாக, மஸ்ஸாசூஸெட்ஸ் வளைகுடாவிற்கும் (Massachusetts Bay), செஸாபீக் வளைகுடாவுக்கும் (Chesapeake Bay) இடையே அமைந்திருக்கும் பெரும் துறைமுகப் பட்டினங்களின் அருகேதான் மக்களடர்த்தி மிக அதிகமாக இருக்கிறது. ஆயினும், கடந்த சில நூற்றாண்டுகளாக இந் நாட்டின் மக்கள்தொகை கேந்திரத் தானம் (Centre of gravity of the popu-

lation) சிறிது சிறிதாக மேற்கு நோக்கி நகர்ந்துவருவதைக் காண்கின்றோம். 1810ஆம் ஆண்டிலிருந்து 1911ஆம் ஆண்டு வரை ஒவ்வொரு பத்தாண்டுகட்கு எடுக்கப்பெறும் மக்கள்தொகைக் கணக்கீட்டின்படி இக் கேந்திரத் தானத்தின் பெயர்ச்சி ஏறக்குறைய பத்தாண்டுகட்கு ஒரு தீர்க்கரேகை (Longitude) வீதம் ஏற்பட்டு வந்துள்ளது. இப்போழ்து அக் கேந்திரத்தானம் மேற்கிலுள்ள இண்டியானு (Indiana) மாநிலம் வரை நகர்ந்துவிட்டது.

கடந்த சில நூற்றுண்டுகளில் அமெரிக்காவின் பொருளாதாரச் செழிப்புக் குடியேற்றத்திற்குப் (Immigration) பேருக்கமளிப்பதாக இருந்தமையால், அந்நிய நாடுகளிலிருந்து இங்கு வந்து குடியேறியவர்களால் இந்நாட்டின் மக்கள்தொகை அபரிமிதமாகப் பெருக வாய்ப்பேற்பட்டது. உலகில் இத்தகைய பெருவாரியான குடியேற்றத்தைத் தூண்டிய பகுதி வேறெங்குமே இல்லை. 1877-லிருந்து 1886ஆம் ஆண்டு வரையுள்ள பத்தாண்டுக்கால இடைவெளிக்குள் இப் பிரதேசத்தில் குடியேறியோரின் தொகை 4·2 மில்லியன்களுக்குச் சற்று அதிகம். 1882ஆம் ஆண்டில் மட்டுமே ஏறக்குறைய 8 இலட்சம் மக்கள் இங்குக் குடியேறினர். அடுத்த ஈராண்டுகளில் ஐரோப்பாவினின்றும் இங்கு வந்து குடியமர்ந்தோரின் தொகை 600,000-க்கும் அதிகமாகிவிட்டது. கிடைத்துள்ள புள்ளிவிவரங்களை நோக்கின் பழங்காலந்தொட்டுப் பதினெட்டாம் நூற்றுண்டின் இறுதிகாறும் உலகின் வேறெந்த நாட்டையும்விட பிரிட்டனிலிருந்து இங்குக் குடியேறியோரின் எண்ணிக்கையே மேலோங்கியிருந்துவந்தது. ஆனுல், 19ஆம் நூற்றுண்டின் பின்னரைப் பகுதியிலிருந்து ஜெர்மனி நாடு நீங்கி இங்கு வந்து குடியேறியோரின் தொகை பிரிட்டனிலிருந்து வந்தோரின் தொகைக்குச் சமமாகவும், சிற்சில சமயங்களில் கூடுதலாகவும்கூட அமையத் தலைப்பட்டது. அடுத்து வந்த ஆண்டுகளில் இந் நாட்டில் அதுகாறும் நிகழ்ந்துவந்த குடிமாற்றத்தின் (migration) தன்மையில் ஒரு புதிய போக்குத் தென்பட்டது. 1890ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் 30ஆம் நாளுடன் இறுதியடைந்த பத்தாண்டுகளில் இப் பிரதேசத்தின் குடியிறக்கத்தில் 55சதவீதத்திற்கும் மேற்பட்ட அளவு மக்கள் பிரிட்டன், ஜெர்மனி ஆகிய இரண்டிலுமிருந்து மட்டுமே குடியமர்ந்தனர். ஆனுல், 1910ஆம் ஆண்டு ஜூன் 30ஆம் தேதி இறுதியடைந்த பத்தாண்டுகளில் இவ்விரு நாடுகளிலிருந்தும் இங்குக் குடிபுகுந்தோர் இப் பிரதேசத்தில் அக் காலவெளியில் (1890-1910) குடிபுகுந்தோரது மொத்த எண்ணிக்கையில் 14 சதவீதத்தினராகக் குறைந்திருந்தனர். இதே சமயத்தில் ஆஸ்திரியா, ஹங்கேரி, இத்தாலி, ருஷ்யா (போலந்து உட்பட) முதலிய நாடு

களிலிருந்தும் வந்தோர் மொத்தமாக அமெரிக்காவினுள் குடி பெயர்ந்து வந்தவர்களுடைய எண்ணிக்கையில் முறையே 24½, 23, 18 சதவீதத்தினராயிருந்தனர். 1880, 1890, 1900, 1910 ஆம் ஆண்டுகளில் முடிவுற்ற ஒவ்வொரு பத்தாண்டுக்கால இடைவெளியிலும் இப் பிரதேசத்தில் முறையே 2·8, 5·2, 3 8, 8·8 மில்லியன் மக்கள் குடியேறினர். முதல் உலகப் பெரும்போர் நடந்த சமயத்து அஃதாவது, 1914ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் 30ஆம் நாளுடன் முடிவுற்ற ஐந்தாண்டுக்கால வரம்பிற்குள் 5·2 மில்லியனாக இருந்த குடியேறியோர் தொகை அடுத்த 5 ஆண்டுகளில் 1·2 மில்லியனாக இருந்தது. இத்தகைய பேரளவு குடியிறக்கத்திற்கு 1921ஆம் ஆண்டில் முதன்முதலாக ஒரு கட்டுப்பாடு விதிக்கப்பெற்றது. இதன்படி அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் 1910ஆம் ஆண்டில் நடத்தப்பெற்ற மக்கள்தொகைக் கணிப்பின்படி இந் நாட்டிலிருந்த பிற நாட்டினங்கள் ஒவ்வொன்றின் மொத்த எண்ணிக்கையில் 3 சதவீத எண்ணிக்கைக்குச் சமமானவரே 1921ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் 21ஆம் நாள்முதல் அடுத்த 15 மாத காலத்தில் அந்தந்த நாடுகளிலிருந்து இங்குக் குடியேற அனுமதிக்கப்பெற்றனர் இத்தகைய 'வரையறை முறை' (quota system) அமலாக்கப்பெற்ற பின்னர், போரிடைக் காலத்தில் 1923–24-ல் தான் மிகவதிக அளவில் இங்குக் குடியேற்றம் (சுமார் 2,41 709 பேர்) ஏற்பட்டது. இவற்றைத் தொடர்ந்து வந்த ஆண்டுகளில் ஏற்பட்ட பொருளாதார மந்தநிலையும் அதன் விளைவான வேலையில்லாத் திண்டாட்டமும் சேர்ந்து 1932–33-ல் இங்குக் குடியேறியோரின் தொகையானது (23,068) அமெரிக்காவை விட்டு வெளியேறிப் பிற நாடுகட்குச் சென்றோரது தொகையைக் காட்டிலும் குறைந்துவிடும் அளவுக்குக் கொண்டுபோய்விட்டன. ஆனால், இரண்டாம் உலகப்போருக்குப் பின்பு ஐரோப்பாவினின்றும் இடம் பெயர்ந்த மக்கள் பலர் இங்குக் குடிபுகுந்தனர். 1949–50-ல் வெளியேறியோரது தொகையான 27,598 என்பதற்கும் எதிராக 2,49,187 பேர் இங்குக் குடிபுகுந்தனர் என்பதிலிருந்தே இந் நிலை தெளிவாகிறது. இவ்வாறு குடியேறியோருள் 58 சதவீதத்தினர் ஜெர்மனி, ஆஸ்திரியா ஆகிய நாடுகளையும், 7·5 சதவீதம் பிரிட்டன், அயர்லாந்து நாடுகளையும், 5 சதவீதம் இத்தாலியையும் சார்ந்தவராயிருந்தனர். 1820 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 1950ஆம் ஆண்டிற்குள் பிற நாடுகளிலிருந்து இங்குக் குடிபுகுந்த பிற நாட்டவரின் தொகை 39.325,000 ஆகும். ஐரோப்பியரல்லாத குடியேறியோரில் பெரும்பான்மையோர் கனடாவினின்றும் வந்தவரேயாவர். ஆகவே, இந்தக் கனேடியக் குடிமக்களுடைய பூர்வீகமும் ஐரோப்பியக் கண்டமே. சீனாவிலிருந்தும் இங்குப் பல சீனர்கள் ஒரு சமயம் பேரளவில் குடியேறிய

போதிலும் (1820ஆம் ஆண்டிலிருந்து 1934-க்குள் 3,80,000 சீனர்கள் அனுமதிக்கப்பெற்றனர்) இப்போது பெரும்பாலும் அவ்வினத்தவரின் வருகை தடைசெய்யப்பட்டுவிட்டது. ஜப்பானியரின் குடியேற்றத்தைப் பொறுத்தவரைகூட இதே போலவே 2,77,000 பேர் முதலில் அனுமதிக்கப்பெற்றபோதிலும் அவர்களிற் பலர் அவர்களுடைய நாட்டிற்கே திருப்பியனுப்பப் பெற்றுவிட்டனர். நீக்ரோ இனத்தவரின் தொகை குடியிறக்கத்தால் அல்லாமல் இயற்கை நெறிப்படி (பிறப்பு விகிதம் இறப்பு விகிதத்தைவிட உயர்ந்திருத்தல்) வேகமாகப் பெருகி வருகையில், அமெரிக்க நாட்டின் பழங்குடிகளான செவ்விந்தியர்களின் (Red Indians) தொகை குறைந்துகொண்டே வருவதோடு நில்லாது பிற இனத்தவருடன் அவ்வினத்தாருடைய கலப்பும் ஏற்பட்டுவருகிறது. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் தென்கிழக்குப் பகுதியில்மட்டுமே பெருமளவில் வாழ்ந்துவந்த நீக்ரோ இனத்தவரின் தொகை 1890-ல் 7,489,000 ஆகவிருந்த நிலை மாறி 1900-ல் 8,841,000 ஆகவும், 1910-ல் 9,828,000 ஆகவும் அதிகரித்துள்ளது. எனினும், இவ்விரு பத்தாண்டுக் கால இடைவெளியிலும் நாட்டின் மொத்த மக்கள் தொகையின் சராசரிப் பெருக்கத்தைவிட நீக்ரோ இனத்தவரின் பெருக்கம் குறைவாக இருக்கக் காண்கிறோம். 1920-ல் 10,463,000ஐ எட்டிப்பிடித்த இவ்வினத்தவருடைய தொகை 1910-லிருந்து 1920ஆம் ஆண்டு வரை 6·5% என்னும் அளவிற்றான் பெருகிற்று. ஆனால், வேறு நாடுகளிலிருந்து குடிபுகுந்த வெள்ளையரைக் கணக்கிற் சேர்க்காது ஏற்கெனவே ஈங்கிருந்த வெள்ளை இனத்தவரின் இயற்கை நெறிப்படியான அதிகரிப்பு வீதத்தை நோக்கின், அது இதே கால வெளியில் (1910-20) 11·6 சதவீதமாக இருந்தது. 1930-ல் இதன் மொத்த மக்கள் தொகையான 11,890,000-த்தில் வெள்ளையினத்தவரின் தொகை 108,834,000 ஆகவும் பிற இனத்தவரின் (பெரும்பாலும் மெக்ஸிகோ நாட்டவரும் செவ்விந்தியர்களும் ஆவர்) தொகை 2,020,000 ஆகவுமேயிருந்தது. அமெரிக்கக் கண்டத்தின் பெரும்பகுதியான அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் மொத்த மக்கள்தொகை 1940-ல் 131,669,275 ஆக இருந்து, பின்பு 1950-ல் 150,697,000 ஆக உயர்ந்துவிட்டது (இதில் 135,215,000 பேர் வெள்ளையர்; 14,894,000 நீக்ரோக்கள் ஆவர்). 1940, 1950ஆம் ஆண்டுகளில் நடந்த மக்கள்தொகைக் கணக்கெடுப்புகளுக்கு இடைப்பட்ட கால அளவுக்குள் ஏற்பட்ட அதிகரிப்பான 19,027,725 என்பதுதான் இதுகாறும் பதிவாகியுள்ள பத்தாண்டுக் கால மக்கள்தொகைப் பெருக்கங்களிலெல்லாம் மிக அதிகமான அளவாகும். இவ்வதிகரிப்பில்

புதிதாக இவ்விடைக்காலத்தில் இங்குக் குடியேறிய 1,035,039 பேர்களும் சேர்த்து எண்ணப்பெற்றுள்ளனர் என்பது ஈண்டு குறிக்கற்பாலது. இங்ஙனம் இயற்கை நெறிப்படியும், குடியிறக் கத்தாலும் ஏற்பட்டுவரும் விரைவான மக்கள்தொகைப் பெருக்கம் இன்னும் தொடர்ந்து நிகழ்ந்துவருகிறது. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் மொத்த மக்கள் தொகை 1958-ல் 175,000,000-க்கும் அதிகமாக இருந்தது. சமஷ்டி அரசியலடிப் படையில் அமெரிக்கக் குடிகளாகிவிட்டதால் எங்கு வேண்டு மாயினும் செல்லும் உரிமைபெற்ற பவெர்ட்டோ ரீகோ நாட் டினரின் (Puerto Ricans) வருகை பொதுவாக அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில், அதிலுஞ் சிறப்பாக நியூயார்க்கில் பல புதிய சிக்கல் களை எழுப்பியுள்ளது.

இத்தகு பெரிய நிலப்பரப்பின் வணிகத்தோடு ஒப்புநோக் கும்போது, இந் நாட்டின் வரலாற்றில் சில சிறப்பான சூழ்நிலை களும், இப் பிரதேசத்தின் இயற்கையமைப்பு அம்சங்களும் இதன் ஆட்சியமைப்பில் ஓர் ஒற்றுமை (unity) தோன்ற உறுகாரண மாயின என்பது ஈண்டு உற்றுநோக்கற்பாலது. இவ்வாறு ஆட்சி யமைப்பில் கனடாவைப்போன்று அமைந்திருக்கும் ஒற்றுமை யினூற்றான் (unity) அந் நாட்டைப்போலவே இங்கும் ஒரு கடற் கரையிலிருந்து மற்றொரு கடற்கரை வரை இடையேயிருக்கும் பகுதியில் சர்வ சுதந்திரமாக வாணிபத்தை நடாத்த இயலுகிறது. ஐக்கிய நாடுகளில் அடங்கியுள்ள ஒவ்வொரு மாநில அரசும் சில வரம்புகளுக்குள் சட்டமியற்றும் உரிமை பெற்றுள்ளதெனினும், அமெரிக்காவின் நடுவண் அரசு அதன் வாணிப வளர்ச்சிக்கு எவ் வளவு இன்றியமையாதது என்பதை உணர்த்தும் வகையில் 1887ஆம் ஆண்டு ஃபிப்ரவரி மாதத்தில் 'மாநிலங்களிடை நடைபெறும் வணிகச் சட்டம்' (Inter State Commerce Act) ஒன்று இயற்றப்பெற்றது. அச் சட்டத்தின் மூலம் ஐரோப்பாவின் நிலப் பரப்பில் ஐந்தில் நான்கு பங்கு அளவு படைத்த அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் தனிப்பட்டவர்களோ குறிப்பிட்ட இனத்தைச் சார்ந் தவர் மட்டுமோ நாட்டின் வணிகப் பெருவழிகளை ஏகபோக மாக்கிக்கொள்வதை அமெரிக்க அரசு அடியோடு தடை செய்து விட்டது.

இவ்வாறு ஆட்சியமைப்பிலுள்ள ஒற்றுமையை வரலாற்று அடிப்படையில் நோக்கும்போது பல முக்கியமான செய்திகளைக் கருத்திற்கொள்ளுதல் அவசியம். தென் அமெரிக்கக் குடியரசு நாடு களையும் ஆஸ்திரேலியக் குடியேற்ற நாடுகளையும்போலவே இந்நம் 'ஐக்கிய நாடுகள்' (United States) என்னும் ஒருமைப்பட்ட அரசிய

லமைப்பை உருவாக்கிய தனிப்பட்ட தோட்டக்கால்களும் (Plantations) அவை சூழ்ந்த குடியேற்றங்களும் முதன் முதலில் வசதிகள் மிகுந்த இடங்களில் எழுந்து பின்னர் வளர்ந்தவையே. பெரும்பாலும் அவையனைத்தும் ஆங்கிலேயரின் பண்பாட்டு அடிப்படையிலும், அம் மொழி (ஆங்கிலம்) மூலமுமே வளர்ச்சியுற்று அவற்றிற்கே பெருஞ்செல்வாக்கு அளித்துவந்தபோதிலும், அவை யிரண்டுமட்டுமே அத்தகைய தனித்தனிக் குடியேற்றப் பகுதிகளை ஒருமைப்படுத்தியிருக்க முடியா. அதிர்ஷ்டவசமாக இப்பகுதிகள் நன்கு வலுவுற்றபோது அவையனைத்தும் தம் முடைய தாயகத்திற்கு(இங்கிலாந்துக்கு) எதிராக ஒருமுனைப்பட்டு நின்றன. மேலும், தாயகத்துடன் நடைபெற்ற போர் முடிவுற்றதும் இந் நாட்டின் குடியேற்றப் பகுதிகளெல்லாம் சேர்ந்து ஏற்கவேண்டிய பொறுப்புகளைச் செவ்வனே செய்து முடிப்பதற்கு ஒரு பொது அரசு தேவைப்பட்டது. எனவே, அரசியலடிப்படையில் அவை ஒன்றுபட்டன. இங்ஙனம் வட அமெரிக்கக் கண்டத்தின் குறுக்கே தோன்றிச் சிறப்புற்ற, வலிமைமிக்க நடுவண் அரசு காலப்போக்கில் தொடக்கத்தேயிருந்த நிலப்பரப்பையல்லாது உடன்படிக்கைகள், வாங்குகைகள், முற்றுகைகள் மூலம் பிற பகுதிகளையும் பெற்று ஒரு மாபெரும் அரசாகி இப்போதுள்ள நிலப்பரப்பிற்கு விரிவடைந்துவிட்டது. இருப்பினும், அடிமை முறையை ஒழிப்பதை எதிர்த்து தென்பகுதியினர் அமெரிக்க நாட்டை நிரந்தரமாகப் பிரிவினை செய்யக் கோரியபோது நாட்டின் வடபகுதி குடியிறக்கத்தின் காரணமாகத் தென்பகுதியைவிட வெகு விரைவாக முன்னேறியதன் மூலமும் மக்கள் தொகையிற் பெருகிச் செல்வச் செழிப்பு மிகுந்ததன் மூலமும், வடபகுதி தனக்கெதிராகக் கிளர்ந்தெழுந்த தென் பகுதியை வென்று, ஒருமைப்பட்ட நடுவண் ஆட்சியமைப்பு குலையாமற் பாதுகாக்கப் பேருதவியாக இருந்தது. 1861-லிருந்து 1865 வரை வடக்கிற்கும் தெற்கிற்கும் இடையே அடிமை முறை பற்றி நிகழ்ந்துவந்த இவ் உள்நாட்டுப் போரின் இறுதியில் அமெரிக்கக் குடியரசுத் தலைவர், பிரிவினை கோரும் மாநிலங்களில் எல்லாம் இருந்த அடிமைகட்குச் சுதந்திரமளித்துவிட்டதாகப் பிரகடனம் செய்ததுடன், உள்நாட்டுப் போரின் இறுதியில் அரசியல் நிருணயச் சட்டத்தில் ஒரு திருத்தத்தையும் கொணர்ந்தார். அதன்மூலம், அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளெங்கும் அடிமை முறை சட்டபூர்வமாக ஒழிக்கப்பட்டது.

இவ்வாறு கூட்டாட்சியமைப்பு ஏற்பட ஏதுவாயிருந்த நிலையை இயற்கையமைப்பு அடிப்படையில் ஆராய்வோம். நாட்டின் நடுப்பகுதி முழுவதும் அகன்று, பரந்து விரிந்து கிடக்கும் சம

வெளிப் பரப்புகள் பிற சமவெளிகளோடும் கிழக்கிலுள்ள தாழ் நிலங்களோடும் இயல்பாக ஒன்றிவிடுவதும், மேற்கில் இப் பெரும் சமவெளிப் பரப்புப் படிப்படியாக உயர்ந்துகொண்டே சென்று இறுதியில் ராக்கி மலைத்தொடர்களின் அடிப்படையான மேசை நிலப்பகுதியுடன் ஒன்றிவிடுவதும், இப் பரந்த மத்தியச் சமநிலங் களின் குறுக்கே உலகிலேயே மிகச் சிறந்த நாவாய்ப் போக்கு வரத்துக்கு ஏற்ற பல பேராறுகள் ஓடுவதுமே அத்தகைய கூட் டாட்சியமைப்பு ஏற்படக் காரணமாயிருந்த இயற்கையமைப்பு அமிசங்களாகும். இருப்புப்பாதைகளின் தோற்றத்திற்குப் பின்னர் இவ் உள்நாட்டு நீர்வழிகள் (Inland Waterways) தமது முக்கியத் துவத்தை இழந்துவிட்டபோதிலும், முன்னர்க் கூட்டமைப்பு ஏற் பட அவையே ஏதுவாயிருந்தன. இம் மத்தியப் பகுதியின் கிழக்கி லுள்ள பெரும் பரப்பு (சுமார் 100° அல்லது 101° தீர்க்கரேகையி லிருந்து துவங்கும் பகுதி) நல்ல மண்வளமும் போதிய மழைவள மும் கொண்டது. எனவே, குடியேற்றங்கள் தொடர்ந்து பரவலாக ஏற்பட்டன. இவ்வாறு குடியேற்றங்களின் பரவுதலும் விரிவும் ஏற்பட ஏற்பட, இம் மத்தியப் பகுதிக்கும் அதை அடுத்திருந்த புதிய குடியேற்றங்களுக்கும் இடையே எளிய போக்குவரத்து வசதிகளும் பல்கிப் பெருகின.

இப் பிரதேசத்தின் குறுக்கே வடக்கு தெற்காகச் செல்லும் பெரிய நீர்வழியான மிஸிஸிபி ஆறு, நாட்டின் வடஎல்லையிலிருந்து சுமார் 4°-க்கு உட்புறம் அமைந்திருப்பதன் மூலம் (சுமார் 45° அட்சரேகையில்) ஸென்ட் அன்தோனி (St. Anthony) அருவிக்குக் கீழேயுள்ள துள்ளல்களின் கீழ்ப்பகுதியிலுள்ள நகரமான மின்னி யாபொலிஸ் (Minneapolis) வரையிலும் பெரிய நாவாய்களுங் கூடத் தொடர்ந்து சென்றுவர ஏற்றதாக இருக்கிறது. இவ்விடத்தி லிருந்து ஸென்ட் லூயிஸ் (St. Louis) நகரம் வரையுள்ள இவ்வாற் றின் பகுதியை மேல் மிஸிஸிபி (Upper Mississippi) ஆறு என்பர். உலகின் வேறெந்தப் பகுதியிலும் நடைபெறாத அளவிற்கு மித வெப்ப, துணை அயன மண்டலக் காலநிலைகள் வாய்ந்த பகுதிக ளிரண்டின் விளைபொருள்களும் ஒருங்குசேர்க்கப்பெறும் பிரதேசத் தின் வழியே மிஸிஸிபி ஆறு விரைந்தோடுகிறது. இருப்புப்பாதை களின் தோற்றத்திற்கு முன்பு பல்வேறு பொருள்களை உற்பத்தி செய்வதில் ஈடுபட்டிருந்த பல்வேறு இடங்களின் பல்வேறு தேவை களைக் கொணர்ந்து சேர்க்க முக்கியப்போக்குவரத்து வழியாகவும் இந்த ஆறு பயன் பட்டுவந்தது. ஆனால், இப்போது இவ் வழியில் வெகு குறைவாகவே போக்குவரத்து நடைபெறுகின்றது. 1887-ல் மேல் மிஸிஸிபி ஆற்றின்மூலம் எட்டு மாதங்களுக்குள் கொண்டு

செல்லப்பெற்ற சரக்குகள், நாட்டின் இப்போதைய முக்கிய இருப்புப்பாதைகள் மூன்றனில் எந்த ஒன்றின் வழியேயும் ஓராண்டில் ஏற்றிச் செல்லப்பெற்ற சரக்குகளைவிட அதிக அளவுடையனவாய் இருந்தனவென்பதையும், இப்போது ஆகும் செலவில் மூன்றில் ஒரு பங்குச் செலவில் அச் சரக்குகள் அக் காலத்தில் இவ்வழியே கொண்டுசெல்லப்பெற்றன என்பதையும் நப்புதல் சிறிது கடினமாகத்தான் இருக்கிறது. இவ்வாற்றின் இடக் கரையில் வந்துசேரும் ஒஹையோ என்னும் துணையாறு இதனோடு கலக்குமிடத்தே இருக்கும் கைரோ (Cairo) நகரத்திலிருந்து உள்ள அந்த ஆற்றின் கீழ்ப்பகுதி நாவாய்ப் போக்குவரத்தைப் பொறுத்து மேல் மிஸிஸிபி ஆற்றைவிட அதிக முக்கியத்துவம் வாய்ந்ததாகவே இருந்தது. இத் துணையாறான ஒஹையோவும் தன் உற்பத்தித் தலத்திற்கு அருகிலிருக்கும் பிட்ஸ்பர்க் (Pittsburgh–நியூயார்க் மாநகரமும் இந்த நகரமும் ஒரே அட்சாம்சத்தின்மீது அமைந்திருப்பவை) வரையிலும் 9 அடி வரையுமான அமிழுமாழம் உடைய நாவாய்கள் ஆண்டு முழுவதும் சென்றுவர ஏற்றதாக இருக்கிறது. இத் துணையாற்றின் வழியே செல்லும் நாவாய்களுக்கு இருக்கக்கூடிய ஒரே தடையான காட்டாறுகளைத் தவிர்ப்பதற்காக லூயிஸ்வில் (Louisville) என்னுமிடத்தில் ஒரு சிறு இணைப்புக் கால்வாய் அமைக்கப்பெற்றுள்ளது. ஆனால், சிறு நாவாய்களுக்கு இக் காட்டாறுகள் ஒரு பெரிய பிரச்சினையாயிருப்பதில்லை. 16 அடி அமிழும் ஆழமுடைய கலங்கள் ஆற்றின் மட்டம் உயர்ந்துள்ள சமயத்து நியூ ஆர்லியன்ஸுக்கு மேல் சுமார் 1,270 மைல் தொலைவில்(ஆனால்,நேரடியான தொலைவு 600 மைல்களே) உள்ள ஸெண்ட் லூயிஸ் வரை செல்லக்கூடும். இப் போக்குவரத்து மே அல்லது ஜூன் மாதம் துவங்கி மூன்று மாதங்களுக்கு நீடிக்கிறது. ஆனால், பெரும்பாலும் 8 அடி அல்லது அதற்கும் கீழ்ப்பட்ட அளவையே அமிழும் ஆழமாகக் கொண்ட கலங்களிலேயே வியாபாரத்தின் பெரும்பகுதி நடத்தப்பெற்றது. மிகவும் வளைந்து வளைந்து செல்லும் இவ்வாற்றின் போக்கு ஒன்று மட்டும் ஒரு தடையாக இராது, இவ்வாற்றின் கரைகளும் வலுவற்றவையாகவுள. ஆறு அமைதியாகத் தவழ்ந்து செல்லுமிடங்களிலும்கூடக் கரைகள் அடிக்கடி சரிந்து விழுந்துவிடுகின்றன. ஆதலால், இதன் கரையடுத்த பகுதிகளில் மக்கள்தொகை மிகக் குறைவு. மாறாக, மிஸிஸிபி ஆற்றின் கரைகளிலும் அதன் துணையாற்றின் கரைகளிலும் வந்து பேரளவில் குவியும் கலம்வழிப் பொருள்களால் [முன்னரே குறிப்பிட்டவாறு பிட்ஸ்பர்க்கில் கிடைக்கும் நிலக்கரி, மற்ற இடங்களில் மரம் (ஸெண்ட் லூயிஸ், கைரோ ஆகிய இரண்டும் மரவகைகளை

சேகரிக்கும் இரு பெரு நகரங்களாகும்) ஆகிய இரண்டால்] இவ் வாற்று வழிகளில் போக்குவரத்தும் பெருகிற்று. இப் போக்கு வரத்தின் முக்கியத்துவத்தை அடுத்துவரும் செய்தி விளக்கிவிடும். லூயிஸ்வில் நகரிலிருந்து ஆற்றின் கீழ்ப்பகுதியை நோக்கி ஆற்றுப் போக்கில் ஓர் இழு படகு (tow boat) தனக்கு முன் இணைக்கப் பெற்றிருக்கும் 37 சுமை மரக்கலங்களைத் [அஃதாவது, சுமார் 26,000 டன் எடையை (இழுபடகின் எடையையுஞ் சேர்த்துத் தான்)] தள்ளிச் செல்லுமென்றும்; இம்முறைப்படி பிட்ஸ்பர்க்கி லிருந்து நியூ ஆர்லியன்ஸ் வரையுள்ள சுமார் 2,000 மைல் தொலை விற்கு டன் ஒன்றுக்கு 60 செண்டுகள் (cents) அல்லது 2 ஷில். 6 பென்ஸ் (இதுவே மைலுக்கு டன் ஒன்றுக்குச் சுமார் ·015 பென் ஸிற்குச் சமம்) செலவில் நிலக்கரி கொண்டுசெல்லப்பெறுவது வழக் கம் என்றும் கூறப்பெறுகிறது. இருப்புப்பாதைகளுடன் போட்டி யிட முடியாமல் ஆற்றுப் போக்குவரத்துப் படுத்துப்போயிற்று; ஆயினும், இருப்புப்பாதைகளின் நெருக்கடி நிலையைச் சமாளிக்க வேண்டி அமெரிக்கச் சமஷ்டி அரசு (The Federal Government) ஆற்றுப் போக்குவரத்திற்குப் புத்துயிரளிக்கத் தீர்மானித்தது. 1918–ல் மிஸிஸிபி ஆற்றின் கீழ்ப்பகுதியையும் மேல்பகுதியையும் செப்பனிடுவதற்கென்று முறையே 8·0 மில்லியன், 3·6 மில்லியன் டாலர் தொகையை அதன் அரசாங்கம் ஒதுக்கியது. ஆனால், துரதிருஷ்டவசமாக இப்போது உள்நாட்டு வாணிபத்தில் பெரும் பகுதி கிழக்கிலிருந்து மேற்காகவே நடைபெறுவதால் வடக் கிருந்து தெற்காகப் பாயும் இந்த ஆறு அதிகம் பயன்படாமற் போய்விடுகிறது.

ஒஹையோ ஆற்றின் இடக்கரையில் சேரும் கம்பர்லாந்து ஆறும் (The Cumberland), டென்னஸி ஆறும், அவை போன்றே ஒஹையோவின் வலக்கரையில் சேரும் வபாஷ் ஆறும் (The Wabash) அவற்றின் பாட்டைகளில் வெகு தூரம்வரை நாவாய்ப் போக்குவரத்துக்கு ஏற்றவையாயுள்ளன. மிஸிஸிபி ஆற்றின் வலக்கரையில் வந்து கலக்கும் இதன் முக்கியத் துணையாறுகளாம் ரெட் ஆறு, அர்க்கான்ஸஸ் ஆறு (The Arkansas), மிஸௌரி ஆறு ஆகியவை நூற்றுக்கணக்கான மைல் தொலைவு வரை நாவாய்கள் சென்றுவர ஏற்றவையாயிருக்கின்றன. மிஸௌரி ஆற்றில் சுமார் 2,000 மைல் தொலைவுவரை நீராவிக்கலங்கள் அவ்வாற்றின் மேற்பகுதியிலுள்ளதும், ராக்கி மலைத்தொடர் களின் வாயில் (The Gateway of the Rocky Mountains) எனப் பெறும் மலைப்பிளவுக்கு 100 மைல் கீழே இருக்கும் தி கிரேட் ஃபால்ஸ் (The Great Falls) என விளிக்கப்பெறுவதுமான அருவி

வரை தொடர்ந்து செல்ல இயலும். இருப்புப்பாதைகளின் வரவால் பாதிக்கப்பட்ட இந் நீர்வழிப் போக்குவரத்துப் பெரிதும் குறைந்தது. உண்மையில் பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டின் கடைசிப் பத்தாண்டுகளில் மிஸௌரி ஆற்றின் மேற்பகுதிகளில் வர்த்தகச் சரக்குகளைப் பொறுத்த நாவாய்ப் போக்குவரத்து ஏதுமே நிகழவில்லை. இப் பெருஞ் சமவெளிப் பகுதியிலேயே, ஆனால், மிஸிஸிபி ஆற்றின் வடிநிலத்தில் அடங்காத பகுதியில், வடக்காகப் பாய்ந்து கனடாவினுள் புகும் ரெட் ஆறு, மிஸிஸிபி ஆற்றின் மேற்பகுதியில் மரக்கலங்கள் செல்லக்கூடிய கடைசித் தானத்திலிருந்து நேரடியாக 200 மைல் தொலைவிலிருக்கும் ஃபார்கோ (Fargo) என்னுமிடம்வரை நீராவிக் கலங்கள் செல்லத் தக்க நிலைகளைப் பெற்றுள்ள ஆருக விளங்குகிறது.

கிழக்கிலுள்ள அப்பலேச்சியன் மலைத்தொடர்களும், ராக்கி மலைத்தொடர்களும், மற்ற மலைக்கோவைகளும் இவ்வாற்றின் வழியே நாவாய்ப் போக்குவரத்து நடைபெறத் தடையாக இருக்கின்றன. ஏனெனில், இம் மலைக்கோவைகள் அவற்றிலிருந்து இழிந்து அவற்றை அறுத்தோடும் ஆறுகளைத் துள்ளல்கள் கொள்ளுமாறு செய்துவிடுகின்றன. இக் காரணத்தாலும், இந்த ஆறுகள் அளவில் சிறியனவாக உள்ளமையாலுமே அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் நடுவேயுள்ள பெருஞ் சமவெளியில் பாயும் பேராறுகள் போல, அட்லான்டிக் மாகடலை அடுத்த கரையோரத்தே பாயும் ஆறுகள் நாவாய்ப் போக்குவரத்துக்கு அத்துணை அளவு பயன்படுவதில்லை. ஆனால், கரையோரப் பகுதிகளில் ஓடும் ஆறுகளில் முக்கியமான பேராறுகளான ஹட்ஸன், டெலவேர் (The Delaware), ஸஸ்க்வீஹன்ன (The Susquehanna), போடோமாக் (The Potomac), ஜேம்ஸ் (The James River) ஆகியவை நாவாய்ப் போக்குவரத்துக்கு அத்துணை ஏற்றவையாயில்லையெனினும், அவை இங்கிலாந்திலுள்ள ஆறுகளைப் போலவே, தாம் கடலொடு கலக்குமிடங்களில் தோற்றுவித்துள்ள ஓதம் பொங்குமுகங்களில் பல அருமையான துறைமுகங்களை உருவாக்கியுள்ளதால், நாட்டின் வாணிபத்திற்கும் பெருந்தொண்டு புரிகின்றன. உள்நாட்டு நாவாய்ப் போக்குவரத்துக்கு ஏற்ப ஆழ்ந்து அகன்றிருக்கும் ஹட்ஸன் பேராற்றில் பெருங் கலங்கள் காட்ஸ்கில் மலைத்தொடர்கள் அமைந்துள்ள அட்சாம்சங்கள்வரையும், சிறு கலங்கள் ட்ராய் (Troy) என்னுமிடத்திலுள்ள அருவிகள்வரையும் செல்ல வசதியாக இருப்பதுதான் அமெரிக்கத் துறைமுகப் பட்டினங்களிலேயே மிகப் பெரியதான நியூயார்க் மாநகரின் வளர்ச்சிக்கு அடிகோலிற்று.

ஐக்கிய நாடுகளில் பஸிஃபிக் கடலில் சென்று கலக்கும் வடிகாலைச் சார்ந்த ஆருன கொலம்பியா ஆறு, பெருங்கப்பல்களை ஓட்டிச் செல்லத்தக்க ஆறு என்னும் முக்கியத்துவத்தைக் கொண்டுள்ளது. ஆனுல், அடிக்கடி அதன் போக்கில் குறுக்கிடும் அருவிகளாலும், வேகமிகு காட்டாறுகளின் வருகையாலும் அதன் வழியே நடைபெறும் போக்குவரத்துப் பாதிக்கப்பட்டு இடையிடையே முறிக்கப்படுகிறது. இதே காரணங்களாற்றுன் இப் பேராற்றின் முக்கியத் துணையாருன ஸ்நேக் ஆறும் (The Snake River—இந்த ஆறு அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளினுள் ஓடுகிறது) பயன்படாமற் போய்விடுகிறது. கொலம்பியா பேராற்றின் முகத்துவாரத்திலிருந்து 165 மைல் தொலைவில் அமைந்திருக்கும் காஸ்கேட்ஸ் (The Cascades) அருவியே அவ்வாற்றின் கடைசிப் பகுதியிலுள்ள குறுக்கீடு ஆகும். எனினும், மிகுந்த பொருட் செலவில் அமைக்கப்பெற்றுள்ள அணைகளின் மூலம் நாவாய்கள் இத் தடையையும் தாண்டித் தொடர்ந்து செல்லுகின்றன.

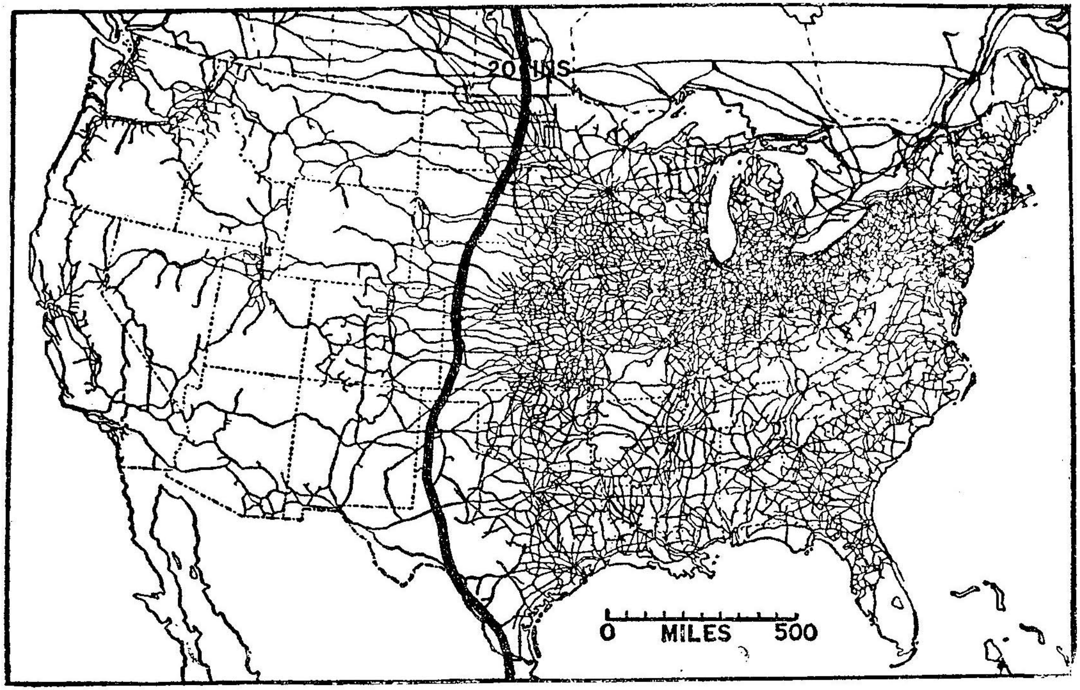
நாட்டின் கிழக்கிலும் மேற்கிலும் படர்ந்து கிடந்த மலைக் கோவைகள் அவற்றின் பேரளவாலும் மிக்குயரத்தாலும் இருப்புப்பாதையமைப்புக்கு நாம் எதிர்பார்க்கும் அளவிற்கு ஒன்றும் இடையூறுகளாக அமையவில்லை. நிலத்தின் சரிவு ராக்கி மலைத்தொடரின் அடிவாரம்வரை படிப்படியாகவே உயர்ந்து சென்றதால், கணவாய்களின் அடிவாரம்வரை இருப்புப் பாதைகளை அமைத்தல் எளிதாகியது; இம் மலைகளின்றி மேற்கிலுள்ள பிற மலைகளின் குறுக்கேயும் மேலும் பலப்பல இருப்புப் பாதைத் தொடர்கள் எளிதில் அமைக்கப்பெற்றன (பக்கம் 232ஐப் பார்க்க).

மக்கள்தொகை அடர்த்தி மிக்கதும், நிலக்கரியும் அனல்மிகு நிலக்கரியும் அபரிமிதமாகக் கிடைப்பதும், கிழக்கு மேற்கிலுள்ள பகுதிகளை இணைப்பதும் ஆன வடகிழக்குப் பகுதியில் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் ஒரு முக்கிய இயற்கை அமைப்பாகிய அப்பலேச்சியன் மலைத்தொடர்கள் (இப் பெயரால் தற்போது கிழக்குப் பகுதியிலுள்ள மலைத்தொடர்கள் அனைத்துமே பொதுவாகக் குறிக்கப்பெறுகின்றன) ஆங்காங்கே இடைவெளிகளோடு சிறுசிறு மலைத்தொடர்க் கூட்டங்களாகப் பிரிவுபட்டு நிற்பதால், இவ்விடைவெளிகளின் வழியே இருப்புப்பாதைகள், கால்வாய்கள் அமைத்தலுக்குப் பெருந்துணையாக இருக்கின்றன. அப்பலேச்சியன் மலைத்தொடரமைப்பின் தென்பகுதியில்—இப் பகுதி சில சமயங்களில் அல்லிகேய்னி மலைத்தொடர்கள் (Alleghany

Mountains) எனக் குறிக்கப்பெறுகின்றன—மலைத் தொடர்கள் மற்ற பாகங்களில் இருப்பதைவிட உயரமிகுந்து தொடர்ச்சியாக உள்ளன. இங்கு ஓரிடத்தில் ஏறக்குறைய 300 மைல் தூரத்திற்கு ஒரே ஓர் இருப்புப்பாதை மட்டுமே குறுக்கே செல்கிறது. இப் பகுதியை உடனடுத்து மேற்காக இருக்கும் இடங்கள்தாம் இந் நாட்டின் கிழக்கிலுள்ள மாநிலங்களிலேயே மக்கள் தொகை அடர்த்தி வெகுவாகக் குறைந்தவை.

அடுத்து வரும் பக்கத்தில் காட்டப்பெற்றுள்ள இருப்புப் பாதைக் கூட்டமைப்பில் இன்று பல மாறுதல்கள் ஏற்பட்டு வருகின்றன. பல கிளைப்பாதைகள் மூடப்பட்டு அவ்விடங்களிலிருக்கும் தண்டவாளங்களும் அகற்றப்பட்டுவருகின்றன. வேறு சில மார்க்கங்களில் பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்லும் வண்டித் தொடர்கள் மட்டுமே அவ் வழிகளைப் பயன்படுத்துகின்றன. இந் நிலைக்குக் காரணம், இருப்புப்பாதைப் போக்குவரத்தால் சாலைப் போக்குவரத்து, விண்வழிப் போக்குவரத்து, குழாய்வழி கடத்துகை ஆகியவற்றின்மூலம் ஏற்பட்டுள்ள சவாலை ஏற்று முன்னேறிச் செல்ல இயலாமலிருப்பதே ஆகும். 1939ஆம் ஆண்டிலேயே அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் மொத்தமாகக் கடத்தப்பெற்ற பொருள்களில் (டன்—மைல்கள் அலகின்படி) 50 சதவீதமே இருப்புப்பாதை அமைப்புகள் மூலம் கையாளப் பெற்றன. இதே சமயம் கரையோரக் கப்பல்களின் மூலம் 25%மும், பெரிய ஏரிகள் வழியே சென்ற கப்பல்களின் மூலம் 10%மும், குழாய் வழிகள் மூலம் 7%மும், நெடுஞ்சாலை வழிகளின் மூலம் 6%மும், உள்நாட்டு நீர்வழிகளின்மூலம் 2%மும் கடத்தப் பெற்றன. சமீப காலங்களில் இருப்புப்பாதைகள் இன்னும் முக்கியத்துவம் இழந்துவிட்டன. சில புதியபுதிய முன்னேற்றங்கள் ஏற்பட்டுவருகின்றன. நீரில் தூளாக்கப்பெற்ற நிலக்கரியைக் குழாய் வழிகள்மூலம் கடத்துதலும், நீண்ட வார்வழிகளின் (conveyor belts) பயன்பாடும் அத்தகைய புதிய முன்னேற்றங்களில் காணப்பெறும் சீரிய அம்சங்களாகும். இதற்கு நேர்மாறாக விமானப் போக்குவரத்து வேகமாக முன்னேறி வருகிறது.

அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் போக்குவரத்துக்குப் பயன் படத் தகுதியுடையவையாயிருக்கும் கால்வாய் வழிகளுள் பல, வட அப்பலேச்சியன் மலைத்தொடர்களை அடுத்தே அமைந்துள்ளன. இவ் வழிகளுள் ஈரி, சாம்ப்லெய்ன் (The Champlain) கால்வாய்கள் அடங்கும். பெரிய ஏரிகளின் வழியே நடைபெறும் நாவாய்ப் போக்குவரத்தை நியூயார்க் மாநகரோடு இணைக்க உதவுவது மோஹாக் (Mohawk) பள்ளத்தாக்கு வழியே அமைக்கப்



அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளிலும் கனடாவிலுமுள்ள புகைவண்டித் தொடர்கள். நீர்வளமிக்க கிழக்குப் பகுதியில் வண்டித் தொடர்களின் கோப்பை நோக்குக.

பெற்றுள்ள ஈரி கால்வாய் (The Erie Canal) ஆகும். இக் கால்வாய் வழியே நடைபெறும் போக்குவரத்து ஈரி ஏரியின் கிழக்கு முனையிலிருக்கும் பஃபலோ நகரத்தில் தொடங்கி, மேலும் கிழக்காகச் சென்று ஹட்ஸன் பேராற்றின்மீது அமைந்திருக்கும் ட்ராய் (Troy), ஆல்பனி (Albany) ஆகிய பட்டணங்கள் வரையிலும் நடைபெறுகிறது. இக் கால்வாய் 1825-ல்தான் நாவாய்ப் போக்குவரத்துக்குத் திறக்கப்பெற்றது. அவ்வாண்டின் பிறகு முதன் முதலாக நியூயார்க் நகரே தன் மக்கள்தொகையில் ஃபிலடெல்ஃபியாவின் மக்கள்தொகையை விஞ்சியது என்பது கொண்டு அக் காலத்தையே இக் கால்வாய் கொண்டிருந்த முக்கியத்துவம் உணரப்பெறுகிறது. இக் கால்வாயின் பழைய வழியில் அதிகபட்சம் 250 டன் எடையுள்ள படகுகள் மட்டுமே சென்றன. ஆனால், பிறகு 1,000 டன் எடைவரை உள்ள கலங்கள் செல்லக்கூடியதும், 12 அடி ஆழமுடையதும், ஒனீடா ஏரி (Oneida Lake) வழியே செல்வதுமான புதிய ஈரி கால்வாய் 1918-ல் திறக்கப்பெற்றது. இக் கால்வாயின் மேற்குப் பகுதி நயாகரா ஆற்றில் தோனவாண்டா (Tonawanda) என்னுமிடத்தில் முற்றுப்பெறுகிறது. பின்னர் ஆங்கிருந்து ஓரளவு நயாகரா ஆற்றின் வழியேயும், பிளாக் ராக் கால்வாய் (Black Rock Canal) மூலமுமாக பஃபலோ நகரம்வரை இணைப்புப் பூர்த்தியாயிற்று. சுமார் 23 அடி ஆழமுள்ள பிளாக் ராக் கால்வாய் 1914-ல் திறக்கப்பெற்றது. சாம்ப்லேய்ன் கால்வாய் ஈரி கால்வாயின் [இப்போது நியூயார்க் மாநிலத் தோணிக் கால்வாய் (New York State Barge Canal) என விளிக்கப்பெறுகிறது.] கிழக்கு முனையைச் சாம்ப்லேய்ன் ஏரியின் தலைப்பகுதியுடன் இணைப்பதன்மூலம் நியூயார்க்கிலிருந்து ஸெய்ன்ட் லாரன்ஸ்வரை செல்லும் நீர்வழியைப் பூர்த்தியாக்குகிறது. மஸாச்சூஸெட்ஸின் கிழக்குப் பகுதியிலிருக்கும் தூண்டில் வடிவமுடைய தீபகற்பத்தின் குறுக்கே வெட்டப்பட்டு 1914-ல் திறக்கப்பெற்ற காடு முனைக் கால்வாய் (The Cape Cod Canal) பாஸ்டன் நகருக்கும் நியூயார்க்குக்கும் இடையேயுள்ள தூரத்தை 334-லிருந்து 272 மைல்களாகக் குறைத்தது. மேலும், இவ்வழி திறக்கப்படுவதற்கு முன்பு காடு முனையைச் சுற்றிவந்த கலங்களில் ஆண்டிற்குச் சராசரியாக 35 கலங்கள் சேதமடைந்துவந்த நிலையும் மாறிற்று. இக் கால்வாயின் மிகக் குறைவான ஆழம் 25 அடி.

இவ்வாறு ஈரி கால்வாய் அமைப்பினால் மிஸிஸிபி பேராற்றின் படுகையிலுள்ள செழிப்புமிக்க தாழ்நிலப் பகுதிகளுக்கு,

ஒன்றோடொன்று போட்டியிடும் இருபெரு நீர்வழிகள்—இவற்றுள் பழைய ஈரி கால்வாய் ஒன்று; புதிது மற்றொன்று—சமுத்திரம் வரை நாவாய்கள் செல்ல ஏற்றனவாயிருப்பதால் பெரும் பயன் கிட்டியதுடன், பல்வேறு திசைகளை நோக்கிச் செல்லும் இருப்புப் பாதைகளின் போட்டியைச் சமாளிக்கவும் வாய்ப்பேற்பட்டது. இப் புதிய ஈரி கால்வாயின் திறப்புப் பழைய கால்வாய் வழியே நடைபெற்றுவந்த தானியப் போக்குவரத்தை மிக விரைவாகக் குறைவடையச் செய்துவிட்டபோதிலும்,[1] சாதனங்களின் சுமைக் கட்டணத்தைக் குறைப்பதில் பழைய ஈரி கால்வாய் கொண்டிருந்த செல்வாக்குப் புதிய ஈரி கால்வாயின் திறப்பின்மூலம் எவ்வகையிலும் பாதிக்கப்படவில்லை.

நியூயார்க் மாநகரத்திலிருந்து இவ்வாறு இரு முக்கிய நீர் வழிகளை அமைப்பதற்குச் சாதகமாயிருந்த இயற்கையமைப்பு அமிசங்கள் இத் துறைமுகப் பட்டினத்தின் இருப்புப்பாதை இணைப்புகளுக்கும்கூட இன்னும் முக்கியத்துவம் வாய்ந்தவையாக இருக்கின்றன. புகைவண்டித் தொடர்கள் அதிகச் செங்குத்தான ஏற்றங்களற்று மென்மையான சரிவுகளைக்கொண்டு அமைவதைச் சாத்தியமாக்கியுள்ள ஹட்ஸன், மோஹாக் பள்ளத் தாக்குகளின் வழியேதான் [கடல் மட்டத்திலேயே செல்லும் நியூயார்க் மத்திய நெறிகள் (New York Central Lines)] கடல் நெறிகள்ஓடி நியூயார்க்கையும் சிகாகோவையும் இணைக்கின்றன. ஒரு காலத்தில் இவ்விரு மாநகரங்களுக்குமிடையே அதிவிரைவாக ஓடும் புகைவண்டிகள் செல்லுவதற்கு இவ் வழியொன்றே இருந்தது. ஆயினும், இவ் வழியில் செல்வதனால் முதலில் 140 மைல்கள் வடக்காகச் சென்ற பின்னரே மேற்கு முகமாகத் திரும்பவேண்டியிருக்கிறது. இன்றும்கூட அல்லிகேய்னி மலைத் தொடர்களின் வழியே செல்லும் (இவ்விரு நகரங்களுக் கிடையேயுள்ள) பாதையுடன் (இப் பாதை நியூயார்க் மத்தியக்

[1] 1886-ல் ஒரு புஷல் கோதுமையைச் சிகாகோவிலிருந்து நியூயார்க் வரை கொண்டுவர முழுவதும் இருப்புப்பாதைகள் வழியே 16·5 ஸெண்டும், ஏரி, இருப்புப்பாதைமூலம் 12 ஸெண்டும் ஏரி-கால்வாய் வழியே 8·71 ஸெண்டும் மட்டுமே கடத்துக் கட்டணமாயிருந்தன. அவ்வாண்டில் ஈரி கால்வாயின் வழியே அதிகமாக 45 மி. புஷல்களுக்கும் அதிகமான தானியமும், மாவுப் பொருளும் கடத்திச் செல்லப்பெற்றன. 1900ஆம் ஆண்டில் மேலே கூறிய மூன்று வழிகள்மூலம் தானியத்தைக் கடத்த ஆன கட்டணம் முறையே 9·98, 5·05, 4·42 ஸெண்டுகளாக இருந்தன. (ஈரி கால்வாயும் அடங்கிய) நியூயார்க் மாநிலக் கால்வாய்கள் எல்லாவற்றிலும் சேர்ந்து, 1862-ல் 37·6 மில்லியன் புஷல் தானியம் கடத்தப்பெற்ற நிலை மாறி, 1900-ல் 4·6 மில்லியன் புஷல் தானியம் மட்டுமே கடத்தப்பெறும் அளவுக்குப் போக்குவரத்து மந்தநிலை அடைந்துவிட்டது.

கடல்மட்ட நெறியைக் காட்டிலும் நேரடியானது; ஆனல், கடின மானது) மேற்கூறிய புகைவண்டிப் பாதை போட்டிபோட்டுக் கொண்டுதான் இருக்கிறது. சிகாகோவை மையமாகக்கொண்ட முக்கியமான பின்னிலப் பகுதியுடன் பாஸ்டன் மாநகரைக் காட்டிலும் நியூயார்க் நகரமே அதிக அளவில் போக்குவரத்து வைத்துக்கொண்டுள்ளதற்கு மேற்கூறிய இயற்கை அமைப்பு அமிசங்களே காரணமாகும். மஸாசூஸெட்ஸின் மேற்கிலுள்ள ஹூஸாக் மலைகள் (The Hoosac Mountains) பாஸ்டனை அப் பின்னிலப் பகுதியிலிருந்து பிரித்துள்ளன. இம் மலைகளினூடே 1875ஆம் ஆண்டுவரை குடைவுப் பாதை எதுவும் அமைக்கப் பெருதிருந்தது. குடைவுப் பாதையை அமைத்ததற்குப் பின்னும் கூட அவ் வழி மிகவும் கடினமானதாக இருப்பதாற்ருன் நாட்டின் மேற்குப் பகுதியோடு பாஸ்டன் நகரம் வைத்துக்கொண்டுள்ள போக்குவரத்தில் பெரும் பகுதி நியூயார்க் வழியாகவே நடை பெறுகிறது. நியூயார்க்குக்கும் மேற்கிலுள்ள பகுதிகளுக்கு மிடையே சுலபமான இருப்புப்பாதைகள் அமைவதற்கு ஏற்ற வகையில் ஹட்ஸன், மோஹாக் பள்ளத்தாக்குகள் அமைந்திருப் பதுபோலவே ஹட்சன், சாம்ப்லேய்ன் ஏரி, ரிச்லியூ (Richelieu) பள்ளத்தாக்குகளும், மான்ட்ரியால்வரை ஏடிரான்டாக் மலைத் தொடர்களுக்கும் (The Adirondacks) பச்சை மலைத்தொடர் களுக்கும் (The Green Mountains) இடையே ஏறக்குறைய ஓரே நேர்கோட்டில் நேர் வடக்காக மான்ட்ரியால் மாநகரம்வரை யிலும் இருப்புப்பாதை அமைய ஏற்றவையாயுள்ளன.

அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் காலநிலையை ஆராயுங்காலை, இந் நாட்டின் பல்வேறு பகுதிகளின் காலநிலையை அவற்றை யொத்த ஆசிய, ஐரோப்பியப் பகுதிகளுடைய காலநிலைகளுடன் ஒப்புநோக்கி, கனடாவின் காலநிலையைப்பற்றிய ஆய்வில் நாம் செய்தது போலவே, அவற்றிடையேயுள்ள வேற்றுமைகளை மட்டு மல்லாது ஒற்றுமைகளையும் காணவேண்டும். வட அமெரிக்கக் கண்டத்தில் அலாஸ்கா நீங்கலாகவுள்ள தலைநிலப் பரப்பில் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளைச் (Continental United States) சார்ந்த தொடர்ச்சியான நிலப்பகுதியை 100° மேற்குத் தீர்க்க ரேகைக்குக் கிழக்கில் இரண்டும், மேற்கில் இரண்டுமாக மொத்தம் நான்கு அடிப்படைக் காலநிலைப் பிரதேசங்களாகப் பகுக்கலாம். இப் பிரதேசங்கள் ஒவ்வொன்றும் அவ்வவற்றிற்கே சில விளைபொருள்களைக்கொண்டு விளங்குகின்றன. ஆயினும், இந் நான்கு காலநிலைப் பிரிவுகளின் எல்லைகள் அவ்வளவு திட்ட வட்டமானவை அல்ல.

அடுத்து வரும் பக்கங்களில் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் உழவுத் தொழிலிலிருந்து கிட்டும் முக்கியமான பொருள்களைப் பற்றிக் காலநிலை அடிப்படையில் பிரிக்கப்பெற்ற நான்கு பிரதேசங்கள் ஒவ்வொன்றின் கீழும் விளக்கம் தரப்பெற்றுள்ளது. எனினும், இரு முக்கியமான செய்திகளை ஈண்டுக் குறிப்பிடவேண்டியது அவசியம். ஐரோப்பாவில் விளையும் உணவுப் பயிர்களைப்போல் மேற்பரப்பு முழுவதும் நெருக்கமாக வளராமல் பயிருக்குப் பயிர் நிறைய இடைவெளியுடன்தான் இந் நாட்டின் வடபாகத்திலும் தென்பாகத்திலும் மக்காச் சோளம், பருத்தி, புகையிலை போன்ற பயிர்கள் பெரும்பரப்பில் விளைகின்றன என்பதைப் பேராசிரியர் ரஸ்ஸெல் ஸ்மித் (Russell Smith) பல்லாண்டுகட்கு முன்பே குறிப்பிட்டுள்ளார். மேற்கூறியவாறு தம்மிடையே மிகுந்த இடைவெளிவிட்டு அப் பயிர்கள் வளர்வது அவற்றுக்கிடையே இருக்கும் மண்ணில் பெரும்பகுதி அடித்துச் செல்லப்பெறுவதற்கு ஏதுவாகின்றது. கடந்த சில ஆண்டுகளில் மண் அரிப்பும், அரிக்கப்பட்ட மேற்றளங்களிலிருந்து மிகுந்த விரைவுடன் நிகழும் நீர்வழியின் (run-off) விளைவாக ஏற்படுபவையும், சேதத்தைக் குவிக்கவல்லவையுமான பெருவெள்ளங்களும் நாட்டின் மிகப் பெரிய பிரச்சினைகளாக மாறி மிகுந்த கவலையளித்துவருகின்றன. ஆதலால், அமெரிக்க நடுவண் அரசினர் நாட்டின் மண்வளத்தைப் பேணும்பொருட்டு ஒரு புதிய துறையையே உருவாக்கிவிட்டனர். எனவே, அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் விவசாயத்தில் 19ஆம் நூற்றுண்டில் நிகழ்ந்த முன்னேற்றத்திலிருந்து 20ஆம் நூற்றுண்டில் நிகழ்ந்துவரும் முன்னேற்றம் முற்றிலும் வேறுபட்டுள்ளது. 19ஆம் நூற்றுண்டில், சிறப்பாக 1861–65-ல் நிகழ்ந்த உள்நாட்டுப் போருக்குப் பின்னர் மேற்கு நோக்கிப் பரவும் ஓர் இயக்கம் ஏற்பட்டது. 20ஆம் நூற்றுண்டில் ஏற்பட்ட முன்னேற்றம் பின்வரும் மூன்று வழிகளில் நிகழ்ந்தது. அவை யாவன: (1) வடிகால் வசதி, நீர்க்கால் யாத்தல், மற்றும் பல வழிகளின்மூலம் நிலமீட்சியைக் (land reclamation) கைக்கொள்ளல்; (2) ஏற்கெனவே சாகுபடியிலிருக்கும் வளமார்ந்த நிலங்களைப் பண்படுத்தி, இடைவிடாது மேலும் தீவிரமாகப் பயன்படுத்துதல்; வளத்தில் குறைந்த எல்லைகளைத் தாண்டி அமைந்துகிடக்கும் சாதகமாயிராத இடங்களிலெல்லாம் ஏற்படுத்தப்பெற்றிருந்த பண்ணைகளை மூடிவிடல்; (3) மேலும் தீவிரமான சாகுபடி முறை, உழவுத் தொழிலில் ஒழுங்கு ஆகியவற்றைக் கையாளுதல். காலஞ்சென்ற O. E. பேக்கர் (O. E. Baker) 1920—30ஆம் ஆண்டுக் காலத்தில் அமெரிக்காவைப் பல பிரதேசங்களாகப் பகுத்திருந்தார். அப் பிரதேசங்கள் இன்று

வழக்கிழந்துபோய்விட்டனவெனினும், அவை எல்லாவற்றை யும் சிஷோமின் பழம்பெரும் பிரிவுகள் நான்கனுள் ஒருவாறு அடக்கிவிடலாம்.

அ. (காலநிலையை யொட்டிய) வடகிழக்குப் பிரிவு

இப் பிரதேசம் ஒஹையோ ஆற்றுக்கும் டிலாவேர் விரிகுடா வுக்கும் வடக்கே அமைந்திருக்கிறது. நியூ இங்கிலாந்து மாநிலங் களும் இப் பிரிவுனுள்தான் அடங்குகின்றன. இம் மாநிலங்களைத் தவிர வேறு சில பகுதிகளும் இப் பிரிவில் உண்டு. இப் பிரதேசம் கிழக்கு ஆசியாவில் அதையொத்த அட்சாம்சங்களை ஒத்திருக் கிறது. சிறப்பாக வெப்பநிலையின் இருதிறக் கோடி அளவுகளைப் பொறுத்த வரையில் அவற்றிடையே உள்ள இசைவு குறிப்பிடத்தக்கது. எவ்வாறெனில், ஆசியாவின் அக் கிழக்குப் பகுதிகளில் உள்ளவற்றைப்போன்ற வரண்ட குளிர்ப் பருவங் கள் ஈங்கும் உண்டு. இங்கு வாழும் மக்களுள் பெரும்பாலோர் ஐரோப்பியக் குடிகளாக இருப்பதுடன், இங்கு விளையும் பொருள் களும் ஐரோப்பாவில் விளைவனவற்றையே ஒத்துள்ளன. இப் பிரதேசத்தின் கிழக்குப் பகுதி அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளி லேயே மக்களடர்த்தி மிகுந்ததாக இருப்பதுடன் இங்குதான் பல செய்தொழில்கள் மிகச் சிறந்த வளர்ச்சி பெற்றுள்ளன. இதன் மேற்குப் பகுதியே கோதுமை, மக்காச் சோளம் முதலிய வற்றின் விளைச்சலுக்குப் பெயர்பெற்ற பெரும் பகுதியாகும். கோதுமை பயிராகும் இம் மேற்கு அரைப்பகுதியின் வடமேற்குப் பாகத்தில் ரெட் ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்கும் அடங்கும். பேராசிரியர் பேக்கரின் பாகுபாட்டின்படி, இப் பிரதேசத்தில் வைக்கோல் (hay), பால்பண்ணைகள் மிகுந்த வடகிழக்குப் பிரதேசமும், மாபேரளவில் மக்காச் சோளம் விளையும் மண்டல மும், மிகத் தீவிரமாகக் காய்கறிகள் பயிராக்கப்பெறும் (truck-farming) அட்லான்டிக் கரையை ஒட்டிய பகுதியும் அடங்கும்.

ஆ. தென்கிழக்குப் பிரதேசம்

இப் பிரதேசத்தின் முக்கிய விளைபொருள்கள் பருத்தி, மக்காச் சோளம், உணவு தானியம், புகையிலை முதலியவை. இதன் காலநிலை கோதுமை விளைச்சலுக்குப் பொதுவாக ஏற்ற தாக இல்லையென்றாலும், மக்காச் சோளம் வெப்பமிகு மத்திய மண்டலப் பகுதிகளில் அல்லது துணை அயனமண்டலப் பகுதி களிலுங்கூடப் பயிராகும் நிலக்கடலை [இது அமெரிக்காவில் வளரும் பீகன் பருப்பு (pecan nut) எனப்பெறும் வால்நட்டின் (walnut)

வகை] போன்றவைகூட, ஏன் இதன் தென்கோடியில் சிற்சில சமயங்களில் ஏற்படும் தொல்லைகள், சேதங்கள் ஆகியவற்றிற் கிடையேயும் ஆரஞ்சுக் கனிவகைகளுங்கூடப் பயிராகின்றன. இப் பிரதேசத்தில் அடங்குபவையான மிஸிஸிபி ஆற்றின் கீழ்ப் பகுதியின் இருபுறங்களிலும் அமைந்திருக்கும் மாநிலங்களுடைய மக்கள் தொகையில் பெரும்பாலோர் நீக்கிரோ இனத்தவரே. இவர்களின் எண்ணிக்கை, இவற்றில் வசிக்கும் ஐரோப்பியக் குடிகளின் தாயாதிகளுடைய எண்ணிக்கையையும் மீறுகிறது. ஆசியாவின் இதே அட்சாம்சமுடைய பகுதிகளுக்கும் இப் பிர தேசத்திற்கும் இடையேயுள்ள பொருத்தம் மழைவீழ்ச்சியைப் பொறுத்தவரையில் மிகமிக நெருங்கிய பொருத்தமாகும். குளிர்ப் பருவங்களில் மழை பொழிகின்றதெனினும், இங்கு வேனிற்காலங் களிலேயே பெரும்பாலான மழைவீழ்ச்சி ஏற்படுகிறது; ஆனால், இப் பிரிவில் வாடைக்காற்றுகளின் வீச்சுக்கு இலக்காகும் பகுதி களில் வெப்பநிலையைப் பொறுத்துள்ள வேற்றுமை முன்னமேயே (பக்கம் 215) குறிப்பிடப்பெற்றுவிட்டது. இப் பிரிவில் வடக்குக் கரோலினுவிலிருந்து (North Carolina) மிஸிஸிபி பேராற்றின் கீழ்ப்பகுதிவரை பரந்து கிடக்கும் கடற்கரைச் சமவெளியின் பெரும் பகுதியில் (இப் பகுதி அங்கொன்றும் இங்கொன்றுமாகப் பைன் மரங்கள்மட்டும் வளர்ந்து தரிசாகக் கிடக்கும் மணற்பாங் கான பரப்பு) இப்போது அருகிலுள்ள இடங்களிலிருந்து எளிதில் கிடைக்கும் பாஸ்ஃபேட் உரங்களின் துணைகொண்டு பேரளவில் நிலமீட்சியும் நிலச்சீரமைப்பும் ஏற்பட்டு, அப் பகுதியில் உழவுத் தொழில் நன்கு வளர்ச்சியுற்றுவருகிறது. பேராசிரியர் பேக்கரின் பாகுபாட்டில் இப் பிரதேசத்தை முற்றிலும் ஒத்த பரப்பானது மெக்ஸிகோ வளைகுடாவின் கரையையொட்டியும், ஃப்ளாரிடா மாநிலத்தை உள்ளடக்கியும் உள்ள துணை அயனமண்டலப் பகுதி யையும், மேலும் அவர் குறித்துச் சென்ற பருத்தி மண்டலத் தையும், அதற்கடுத்தாற்போல் வடக்கிலிருக்கும் மக்காச்சோள, குளிர்காலக் கோதுமை (winter wheat) மண்டலங்களையும் குறிப் பிடுவதாகக் கொள்ளலாம்.

இ. 100° மேற்கிலிருந்து 120° மேற்கு வரை விரவிய (பெரும்பாலும் மேட்டுநிலங்களாகவுள்ள) பிரதேசம்

ஏறக்குறைய 1·2 மில்லியன் சதுர மைல் பரப்புடைய இப் பிரதேசத்தைத்தான் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் மிக வரண்ட பகுதி எனக் கூறவேண்டும். மலைத்தொடர்களின் அருகிலும், இப் பிரதேசத்தின் வட எல்லைப் பகுதிகளிலும் தவிர இப்

பிரதேசத்தின் ஏனைய இடங்களிலெல்லாம் பொழியும் மிகச் சொற்பமான மழைவீழ்ச்சியால் நீர்ப்பாசன வசதிகளின் துணையின்றி உழவுத் தொழில் நடைபெற இயலாது என்பதுகொண்டே அதைப் பாலைநிலம் எனக் கூறுகிறோம். ஆகவேதான், இப் பிரதேசத்தில் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் எண்ணிறந்த பெரிய நீர்ப்பாசனத் திட்டங்களில் பெரும்பாலானவை அமைந்திருக்கக் காண்கிறோம். இப் பிரதேசத்தின் வடபகுதி மேற்கு ஸைபீரியாவின் தென் பகுதியையும், இதன் தென்பகுதி ஆசியாவிலிருக்கும் வரண்ட, ஏறக்குறைய மழையற்ற ஸோவியத் மத்திய ஆசியாவையும் ஒத்திருக்கின்றன. இப் பிரதேசத்தில் ராக்கி மலைத் தொடர்களின் கிழக்கே அமைந்திருப்பதும், கிழக்காக மென் சரிவுடன் இறங்கிச் செல்வதுமான பகுதியைத்தான் அமெரிக்கப் புவியியல் மேதைகள் 'சமவெளிகள்' (plains) அல்லது 'குட்டைப்புல் பிரெய்ரிகள்' (short grass prairies) எனக் குறிக்கின்றனர். இப் பகுதியில் அதிக அளவில் ஆடுகளும் கால்நடைகளும் வளர்க்கப்பெறுகின்றன. மலைகளும் மேட்டுநிலங்களும் அடங்கிய இதன் மேற்குப் பகுதி உலோகத் தாதுக்களை மிகுதியாகப் பெற்று விளங்குகிறது.

ஈ. பஸிஃபிக் கடற்கரை

இப் பகுதியின் காலநிலை ஐரோப்பாவின் மேற்கு தெற்குப் பகுதிகள், வட ஆஃப்ரிக்கா ஆகியவற்றில் இதே அட்சாம்சங்களில் அமைந்துள்ள இடங்களின் காலநிலையைப் பெரிதும் ஒத்துள்ளது. இதன் வடபகுதியில் மலைத்தொடர்களின் மேற்கே மழைவீழ்ச்சி மிகுந்திருக்கிறது. இப் பகுதியின் காலநிலை வட மேற்கு ஸ்பெய்ன், ஃபிரான்ஸ் ஆகியவற்றின் காலநிலையைப் போன்றே உள்ளது. இதன் தெற்கே செல்லச் செல்ல, அநேகமாக மழைவீழ்ச்சியே அற்ற வேனிற்காலங்களும் மிதமான குளிர்ப்பருவங்களும் கொண்ட மத்தியதரைக் கடற் பிரதேசக் காலநிலையைப் பெரிதும் ஒத்துள்ள காலநிலை நிலவுவதை அறியலாகும். அடர் மூடுபனிகள் இருத்தலால் வெப்பநிலை தாழ்ந்த வேனிற்காலங்களைக் கொண்ட கரையோரக் காலநிலைக்கும், அதிக வெப்பநிலையும் குறைந்த மழைவீழ்ச்சியும் கொண்ட கலிஃபோர்னியப் பெரும் பள்ளத்தாக்கில் (The Great Valley of California) நிலவும் காலநிலைக்கும் உள்ள வேறுபாட்டை ஈண்டுக் கூர்ந்து கவனித்தல் வேண்டும். உலகின் இப் பகுதிக்கு மக்களைப் பேரளவில் முதலில் ஈர்த்த பொன் (gold) இன்னும் முக்கியத்துவமுடைய கனிப்பொருளாக இருந்துவருகின்றது. ஆனால், வடக்கே ஸாக்ரமென்டோ (Sacramento) ஆற்றிலும், தெற்கில்

ஸான் ஜோகின் (San Joaquin) ஆற்றிலும் நீர்வளத்தில் திளைக்கும் இரம்மியமான கலிஃபோர்னியப் பள்ளத்தாக்கில் இப்போது கோதுமை, பார்லி, திராட்சை ஆகியவையும், வெப்பமண்டலத் தீங்கனி வகைகளும் ஏராளமாக விளைகின்றன. இப் பள்ளத் தாக்கைத் தவிரக் கொலம்பியா பேராற்றின் இருபுறங்களிலும், ஸ்நேக் ஆற்றுப் (The Snake River) பீடபூமியிலும், கடற்கரை யோரத் தொடர்களுக்கும் காஸ்கேடு மலைத் தொடர்களுக்கும் (The Cascade Ranges) இடையேயுள்ள வில்லமெட் ஆற்றுப் (The Willamette River) பள்ளத்தாக்கிலும் மிகச்சிறந்த கோதுமை விளைகிறது. தென் கலிஃபோர்னியாவில் பெரும்பாலும் கால் வாய்கள்மூலமும், ஓரளவுக்குக் கிணறுகளிலிருந்தும் நீர்ப்பாசன வசதியைப் பெற்றுப் பல்வேறு கனிவகைகளும், கோதுமையும், பார்லியுங்கூடப் பயிராகின்றன. இப் பிரதேசத்தில் முதன் முதலாக அமைக்கப்பெற்ற கால்வாய் 1835-ல்தான் பயன்பாட் டிற்குக் கொணரப்பெற்றது. அனஹீம் மாவட்டத்தில் (Anaheim District) அமைக்கப்பெற்ற முதற் கால்வாய் 1856-ல் தான் நீர்ப்பாசனத்திற்குத் திறக்கப்பெற்றது. தாழ்நிலங்களில் ஏற்படுபவை போன்ற அடர் மூடுபனிக்கும் உறைபனிக்கும் அத்துணை அளவுக்கு இலக்காகாது விளங்கும் உயர்ந்த சரிவுகளி லேயே ஆரஞ்சுக் கனிகளும், மற்றச் சாறுமிகு கனிவகைகளும் பயிராக்கப்பெறுகின்றன. கலிஃபோர்னியாவின் முக்கியக் கனிவகைகளான ஆரஞ்சு, திராட்சை, எலுமிச்சை, ஆப்ரிகாட் (apricot), புரூன் (prunes), ரெய்ஸின் (raisins), உலர்ந்த அத்திப் பழங்கள் (dried peaches), போன்றவற்றுடன் ஈங்கு உற்பத்தி யாகும் நெல், காய்கறி வகைகள், உரோமம் போன்றவையும் சேர்ந்து அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் மத்திய, தெற்கு டிரான்ஸ் கான்டினென்டல் இருப்புப் பாதைகளின் கிழக்கு முகமான போக்குவரத்தில் பெரும் பங்கை அடைத்துவிடுகின்றன. வனவள மிக்க மலைத்தொடர்கள்மீதுள்ள அடவிகள் (forests) கண்களைக் கவரும் காட்சிகளாகச் சிறப்பொடு விளங்குகின்றன. விண்முகடு களை முட்டுமாப்போல் நெடிது வளர்ந்துள்ள ஊசியிலை மரங்கள் அடர்ந்த அடவிகளால் மரத்தொழில் நன்கு அபிவிருத்தியடைந் துள்ளது. அவற்றால் (வாஷிங்டன் மாநிலத்தைச் சேர்ந்த) ஃப்யூஜெட்ஸௌண்டு, ஸியாட்டில் (Seattle), டகோமா (Tacoma) பெல்லிங்கம் (Bellingham) என்னும் பட்டினங்களிலும், இன்னும் பல துறைமுகப் பட்டினங்களிலும் மிகப் பெருமளவில் மர வகைகளின் வியாபாரம் பெருகி வளர்ந்திருக்கிறது.

பக்கங்கள் 312—315-ல் தரப்பெற்றுள்ள அட்டவணை களில் உள்ள விவரங்களைக்கொண்டு ஐக்கிய நாடுகளின் அயல்

நாட்டு வாணிபத்தில் ஏற்பட்டுள்ள மாறுதல்களை நன்கு அறியலாகும். இந்த அட்டவணைகளை ஆராய்கையில் இரு முக்கியக் கருத்துகளை நம் உள்ளத்தே கொள்ளவேண்டும். முதலாவதாக, உள்நாட்டிலுள்ள செய்தொழில் நிறுவனங்களுக்குப் பாதுகாப்பு அளிக்கவேண்டி வெளிநாட்டிலிருந்து வரும் பொருள்களின்மீது விதிக்கப்பெறும் 'காப்புச் சுங்க வரிகள்' (customs tariffs) இந்நாட்டின் அயல்நாட்டு வாணிபத்தைப் பெரிதும் பாதித்துள்ளதன் விளைவாக, உள்நாட்டிலேயே நுகரப்பெறுவதற்காகச் செய்தொழிற் பொருள்களை உற்பத்தி செய்து குவிக்கும் பலப்பல ஆக்கத் தொழில்களின் எழுச்சியைப்பற்றி மேற்கூறிய அட்டவணை எவ்விதமான விவரத்தையும் அளிப்பதில்லை. இரண்டாவதாக, உழவுத் தொழில் சார்ந்த சில பொருள்கள் பெரும்பாலும் வேறு நாடுகளிலிருந்தே அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் இறக்குமதியாவதைக் கொண்டு மட்டுமே அப்பொருள்கள் இந்நாடுகளில் உற்பத்தி செய்யப்பெற்றவை அல்ல என்று முடிவுகட்டிவிடக்கூடாது. தேயிலை, கச்சாப் பட்டு, மற்றும் ஓரளவுக்குக் கரும்பு ஆகிய இவற்றின் உற்பத்திக்கு அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் எங்காகிலும் ஒருபகுதியின் காலநிலை ஏற்றதாகவே இருப்பினுங்கூட இந்நாட்டில் 'ஆட்கூலி' (cost of labour) மிக அதிகமாக இருப்பதால், சில பொருள்களை உற்பத்தியே செய்யாமல் விட்டுவிடவேண்டியிருக்கிறது; அல்லது ஆட்கூலிப் பளு அவற்றின் உற்பத்திக்கு ஒரு வரம்பு கட்டிவிடுகிறது.

இந் நாட்டிலிருந்து ஏற்றுமதியாகும் பொருள்களை நோக்குமிடத்து, இந் நாடு முதல் உலகப் போர்வரையிலாவது பெரும்பாலும் உழவுத் தொழில் சிறக்கும் ஒரு நாடாகவே இருந்து வந்திருக்கிறது என்றே முடிவுகொள்ளவேண்டிவரும். இந்நாட்டில் செய்தொழில் நிறுவனங்களிலும், பெரிய இயந்திர ஆலைகளிலும், சுரங்கத் தொழில்களிலும் ஈடுபட்டுள்ள மக்களின் எண்ணிக்கை கடந்த சில்லாண்டுகளாக மிகவும் பெருகியிருப்பினும், இன்னும் அந்தநிலை அநேகமாக மாறவில்லை எனத்தான் கூறவேண்டும். 1881 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 1885ஆம் ஆண்டிற்குட்பட்டதும், உள்நாட்டுப் போரை அடுத்து அமைந்ததுமான காலப்பகுதியை (இக் காலப்பகுதியில் மற்ற நாடுகளின் வர்த்தகம்பற்றிய புள்ளி விவரங்களோடு ஒப்பிடுவதற்கேற்ற வகையில் அமைந்துள்ளன) 1914 ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் 14ஆம் தேதியுடன் இறுதியுற்ற நான்காண்டுக் காலத்தோடு ஒப்பிடின், இயந்திர சாதனங்கள், இரும்பு—எஃகு ஆகியவற்றாலான பொருள்கள், தோல், பருத்தி முதலியவற்றினுடைய ஏற்றுமதியின் மதிப்பு நாட்டின் மொத்த ஏற்றுமதியின் மதிப்பில் 5·6 சதவீதமாக இருந்த நிலையினின்றும்

உயர்ந்து 21·6 சதவீதமாயிற்று என்பதை அறியலாகும். 1926–30ஆம் ஆண்டுக் காலத்திற்குள் செய்தொழிற் பொருள்களின் மதிப்பு மொத்த ஏற்றுமதியின் மதிப்பில் 54·9 சதவீதமாக அதிகரித்துவிட்டது. ஆனல், நிலப்பரப்பை மேலும் ஆழ்ந்த முறையில் செழுமையான சாகுபடிக்கு உட்படுத்தித்தான் எளிதாகப் படைக்கும் உணவுப் பொருள்களை உணவு போதாது தவிக்கும் மற்ற உலக நாடுகள் வேண்டுகின்றன என்பதை இரண்டாம் உலகப் போர் நடந்த ஆண்டுகளும், அவற்றிற்குப் பிற்பட்ட ஆண்டுகளும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளுக்கு உணர்த்தின.

அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் கோதுமைச் சாகுபடியில் இருந்துவந்த நிலங்களின் பரப்பளவு 1880-லிருந்து 1896ஆம் ஆண்டுவரை மாறுதலின்றி அப்படியே இருந்துவந்தபோது, மக்காச் சோளச் சாகுபடி நடந்துவந்த பரப்பு விரைவாக அதிகரித்தது 1909ஆம் ஆண்டிலிருந்து 1913ஆம் ஆண்டுவரையுள்ள காலத்தில் மக்காச் சோளம் சாகுபடியாகிய நிலப்பரப்பு கோதுமை சாகுபடி செய்யப்பெற்ற நிலப்பரப்பைப்போல் இரு மடங்காகவும், மக்காச் சோள விளைச்சலின் அளவு கோதுமை விளைச்சலைப்போல மூன்று மடங்காகவும் இருந்தன. இக் காலத்திற்குப்பின் கோதுமை சாகுபடியான நிலப்பரப்பு விரைவாகப் பெருகிக்கொண்டே சென்று, இப்போது மக்காச் சோளம் பயிராகிவரும் நிலங்களின் பரப்பளவுக்கு ஏறக்குறைய சமமாகிவிட்டது. கோதுமையைக் காட்டிலும் மக்காச் சோளம் மிகவும் குறைந்த அளவில் ஏற்றுமதியானதற்குக் காரணம், இப் பயிரின் பெரும்பாகம் பன்றிகள், மற்ற மிருகங்கள் முதலியவற்றின் உணவாக அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளிலேயே பயன்படுத்தப் பெற்றுவிடுவதே. ஆகவே, பன்றியிறைச்சி (bacon), மாட்டிறைச்சி (beef), கால்நடை, மக்காச் சோளம் ஆகியவற்றின் உற்பத்தியும் ஏற்றுமதியும் அமெரிக்க விவசாயத்தின் இக் கிளையைக் குறிப்பதாகக் கருதலாம். 1930-க்கும் 1950ஆம் ஆண்டுக்கும் இடைப்பட்ட காலத்தில் கலப்பு மக்காச் சோளம் (hybrid corn) புகுத்தப்பெற்றதை அடுத்து மக்காச்சோள விளைச்சலில் வியக்கத் தக்க அதிகரிப்பு ஏற்பட்டது.

அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளிலிருந்து மரத்தின் (timber) ஏற்றுமதி முக்கியமாக அவற்றின் இரண்டு பசிஃபிக் மாநிலங்களாய வாஷிங்டன், ஒரீகன் ஆகியவற்றிலிருந்தே நடைபெறுகிறது. இந் நாட்டின் மற்ற வனப்பரப்புகளிலெல்லாம் வெட்டப் படுகின்ற மரங்களின் அளவு வளரும் மரங்களின் அளவை விஞ்சு

வதால், மரங்கள் ஏறக்குறைய முழுதும் வெட்டப்பட்டுவிட்டன. மொபைல் (Mobile) நகருக்குத் தெற்காக 55 மைல் கிழக்கிலுள்ள பென்ஸகோலா (Pensacola) என்னும் துறைமுகம், புகழ் பெற்ற ஒரு மரவகையான 'பிச்-பைன்' (pitch-pine) மரங்களது ஏற்றுமதிக்குப் பெயர்பெற்றது. இம் மரங்கள் ஃப்ளாரிடா மாநிலத்திலும், இதையடுத்த சில மாநிலங்களிலும் காணப் பெறும் பைன்-பாரென்ஸ் ((pine-barrens) காடுகளிலிருந்து ஏற்றுமதிக்கு வருகின்றன.

கால்நடைகள் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் பொதுவாக 100° மேற்குத் தீர்க்கரேகைக்குக் கிழக்கேயும், அதிலுஞ் சிறப்பாக மிஸிஸிபி ஆற்று வடிநிலத்தின் வடபாகத்திலுள்ள மாநிலங்களிலும் பேரளவில் காணப்பெறுகின்றன. பால்பண்ணைத் தொழில் நியூ இங்கிலாந்திலும், பெரிய ஏரிகட்குத் தெற்கிலும், குறிப்பாக விஸ்கான்ஸின் மாகாணத்திலும் இயங்கிவருகிறது. பன்றிகளை வளர்த்தல் மக்காச்சோள மண்டலத்தில் சிகாகோவிற்குத் தெற்கிலும் நடைபெறுகிறது. மக்களுடைய எண்ணிக்கையோடு பொருத்திப் பார்க்கின், செம்மறியாடுகளின் எண்ணிக்கை மேற்குள்ள மாநிலங்களில்தான் மிகுதி எனக் கூறவேண்டும். இம் மாநிலங்களில் உள்ள வரண்ட காலநிலை இம் மிருகங்களை வளர்த்தலுக்குச் சாதகமாக இருக்கிறது. ஆயினும், இங்குச் செம்மறியாடுகளின் மொத்த எண்ணிக்கை குறைவே. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் இன்று செம்மறியாடுகள் இறைச்சி உற்பத்திக்காகவென்றே—உரோம உற்பத்திக்காக அன்று—வளர்க்கப்பெற்றுவருகின்றன. ஆகவே, மெரினோ ஆடுகள் சிறிதுசிறிதாக எண்ணிக்கையில் அருகிவருகின்றன.

இரண்டு பண்டங்களைப் பொறுத்தவரையில் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் பற்றுக்குறை இருந்துவருகிறது என்பதை அவற்றின் இறக்குமதி வர்த்தகப் பட்டியலிலிருந்து அறியலாம்; அவை சர்க்கரையும் காப்பியுமாகும். 1930ஆம் ஆண்டிற்கு முன்புவரை அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் இறக்குமதிப் பொருள்களுள் சர்க்கரையே நூற்றுண்டுகட்கும் மேற்பட்ட காலத்திற்கு முதலிடம் வகித்துவந்தது. இப்போது இந் நாட்டிலேயே, சிறப்பாக லூயீஸியானாவில் கரும்புச் சர்க்கரை (cane-sugar) உற்பத்தியும், கொலராடோ, மிச்சிகன் போன்ற பல மாகாணங்களில் பீட் சர்க்கரையின் உற்பத்தியும் சிறப்பாக நடைபெற்று வருகின்றன. இவ்விரண்டும் சர்க்கரை இறக்குமதியை ஓரளவு குறைக்க வழிசெய்துள்ளன. மிகுகுளிர் மிதமண்டலக் (cold-temperate)காலநிலை நிலவும் பிரதேசங்களில் விளையும் சாதாரணப்

பழவகைகள் உலகின் வேறெந்தப் பகுதியிலும் உள்ளதைப் போன்றே நன்கு விளைகின்றன. ஏற்றுமதிக்கு வேண்டிய உபரி கிட்டுமளவிற்கு இப் பழங்கள் இங்கு ஏராளமாக உற்பத்தி யாகின்றன. இந் நாட்டில் முன்னர் மத்தியதரைக் கடற் பிரதேசப் பழவகைகள் பேரளவில் இறக்குமதியாகிவந்தன. ஆனால், இப்போது அவ்விறக்குமதியில் பெருமளவு கலிஃபோர்னியாவிலும் ஃப்ளாரிடாவிலுமே பயிராக்கப்பெற்றுவருகின்றன. இவற்றின் உபரி ஏற்றுமதி வர்த்தகத்தில் முக்கியமான பங்கு பெறுகிறது. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் இத் துறையின் வளர்ச்சியிற் காணப்பெறும் ஒரு சிறந்த அம்சம், முன்னர் இறக்குமதியாகிவந்த பண்டங்கள் யாவும் ஒவ்வொன்றாக இந் நாட்டிலேயே முழுதும் உற்பத்தி செய்யப்பெறத் துவங்கியுள்ளன என்பதே. எவ்வெப் பொருள்களை உள்நாட்டிலேயே உற்பத்தி செய்தல் இயலாதிருந்ததோ, அவ்வவற்றிற்குப் பதிலீட்டுப் பொருள்கள் (substitutes) உற்பத்தி செய்யப்பெற்றுள்ளன. இயற்கை ரப்பருக்குப் பதிலாக செயற்கை ரப்பரையும்,பட்டுக்குப் பதிலாக ரேயானையும் (rayon) அவற்றிற்குச் சில சான்றுகளாகக் காட்டலாம். மாறாக, வாழை (bananas) மத்திய, தென் அமெரிக்காவிலிருந்தும், மேற்கிந்தியத் தீவுகளிலிருந்தும் இறக்குமதியாகி வருகிறது. அமெரிக்கர்கள் தேயிலை பானத்தை அருந்தாது பெரும்பாலும் காப்பியையே பருகுவோராக இருப்பதால், இந் நாட்டில் காப்பி என்றுமே ஒரு முக்கியமான இறக்குமதிப் பொருளாக இருந்துவந்திருக்கிறது. நெற்பயிர் சுமாரான அளவில் லுயீஸியானாவிலுள்ள சதுப்பு நிலங்களிலும், பிறகு பாசன வசதி கொண்டு தெற்குக் கலிஃபோர்னியாவிலும் விளைகிறது.

அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் தாதுப்பொருள்களது வளத்திற்குக் குறைவேயில்லை; அவை ஏராளம். அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் நிலக்கரி, பெட்ரோலியம் ஆகியவை தவிர, மற்றெந்த நாட்டையும்விட அதிகமான அளவு இரும்பு, செம்பு, துத்தநாகம், காரீயம், மற்றும் அலுமினியம் முதலியவற்றை இன்று உற்பத்தி செய்கின்றன. மேலும், இந் நாடுகள் தங்கம், வெள்ளி உலோகங்களை உற்பத்தி செய்வனவற்றுள் இரண்டாவது அல்லது மூன்றும் இடத்தை வகிக்கின்றன.

அமெரிக்காவின் முதன்மையான தொழிற்சாலைப் பிரதேசங்கள் பெரும்பாலும் நிலக்கரி வயல்களுக்கு வெகு தொலைவிலுள்ள இடங்களில்தாம் உருவாகி வளர்ச்சி பெற்றுள்ளன என்னும் உண்மை இந் நூலில் முன்னரே குறிப்பிடப்பெற்றது. இத்தகைய போக்கே இன்றும் நீடித்துவருகிறது. இரண்டாம் உலகப் போரின்

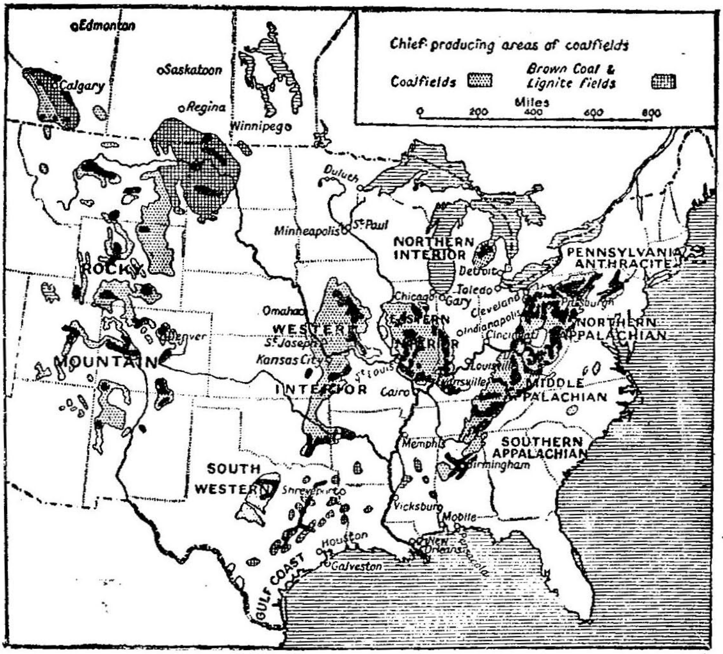
போதும் அதையடுத்தும் ஏற்பட்ட சிறப்பான முன்னேற்றங்களில் பசிஃபிக் கடற்கரைப் பகுதியில் நிகழ்ந்த ஆக்கத் தொழில் வளர்ச்சியை முக்கியமாகக் குறிப்பிடவேண்டும். லாஸ் ஏஞ்சலிஸ் நகரம் மிக விரைவாக வளர்ந்து விரிவுபெற்றிருக்கிறது. இந் நகரில் கன, மென்ரகத் தொழில்கள் பல இயங்கிவருகின்றன. கலிஃபோர்ர்னியாவில் உள்ள பெரிய ஆகாய விமானம் கட்டுந் தொழிலில் அமெரிக்கர்கள் மிகுந்த அக்கறை செலுத்துகின்றனர். நாட்டின் வடமேற்கேயுள்ள சியாட்டில் (Seattle) நகரமும் விரைவாக முன்னேறிவருகிறது.

பலவிதமான ஆக்கத் தொழில்களில் குறிப்பிடத்தக்க முன்னேற்றம் அடைந்துள்ள பகுதி மேலும் ஒன்று உண்டு. இது தான் நாட்டின் தென்பகுதியிலுள்ள வளைகுடா மாநிலம் (Gulf State) ஆகும்.

இவ்வாறு தாதுப்பொருள்களையும் விசையையும் அடிப்படையாகக்கொண்டு அமெரிக்காவில் உருவாகியுள்ள தொழில்களைப் பற்றிய விவரங்களை மேலேபோல் அடுக்கிக்கொண்டு செல்கையில், ஒரே ஒரு தொழில் பெரும்பாலும் கவனிக்கப்பெறுது போகின்றது. அதுவே பயணர் தொழில் (tourist industry). இதுவே எல்லாத் தொழில்களிலும் உயர்வும் முக்கியத்துவமும் மிக்கது. எத்துணைச் சேய்மையில் அமைந்துகிடப்பினுஞ் சரி, இந் நாடுகளிலுள்ள தேசிய (National), மாநிலப் (State) பூங்கா வனங்கள் ஒப்பற்ற அழகு கோலம் பூண்டவையாகவும், உவப்பும் வனப்பும் குளிர்மையும் ஒருங்கே கொண்டனவாகவும் இருந்து, ஆண்டுதோறும் பல ஆயிரக்கணக்கான மக்களைத் தம்பால் ஈர்க்கும் பெற்றியுடையனவாய்த் திகழ்கின்றன. இதன் காரணமாக, சரக்குகளைச் சுமக்கும் பேருந்துகளல்லாது தனிப் பட்டோருக்கு உரிமையான மோட்டார் வண்டிகளது எண்ணிக்கை மிகுந்துவருவதால், பல பெருஞ்சாலைகளை அபிவிருத்தி செய்துகொண்டேயிருக்கவேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டுள்ளது.

அனல்மிகு, புகைமலி நிலக்கரி (anthracite and bituminous coal) வகைகள் இரண்டும், பழுப்பு நிலக்கரியும் (lignite) அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் வெட்டியெடுக்கப்பெறுகின்றன. நிலக்கரியின் மொத்த உற்பத்தி சென்ற நூற்றாண்டின் இறுதி ஆண்டுகளில் மிக விரைவாகப் பெருகியது. 1886ஆம் ஆண்டில் உற்பத்தியான நிலக்கரியின் அளவு 1870ஆம் ஆண்டில் இருந்ததைப் போல் மூன்று மடங்கிற்குச் சற்று அதிகமாகவும், 1860-ல் இருந்ததினும் 7 மடங்கிற்கும் அதிகமாகவும் இருந்தது. ஆனால்,

இந் நூற்றுண்டில் நிலக்கரிக்குச் சமமாகப் பெட்ரோலியமும் நீர் மின்விசையும் போட்டியிடுவதால், நிலக்கரியின் உற்பத்தி முன்பைப்போல் அதிகமுருது ஏறக்குறைய நிலையாகவே இருக்கிறது. கிழக்கு மாநிலங்களில் அமைந்துகிடக்கும் பெரிய அப்பலேச்சியன் நிலக்கரி வயல்கள்தாம் நாட்டின் மொத்த உற்பத்தியில் 70 சதவீத நிலக்கரியை அளிக்கின்றன. உற்பத்தியில்



அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளிலுள்ள நிலக்கரி வயல்கள்.

தாழ்நிலை ஏற்படும்ஆண்டுகளை விடுத்துப்பார்த்தால், இவ்வயல்கள் சராசரியாக வருடத்திற்கு 500 மில்லியன் டன் (உலக உற்பத்தியில் இது 30 சதவீதமாகும்) நிலக்கரியை அளிக்கின்றன. மாநிலங்கள் எல்லாவற்றுள்ளும் பென்ஸில்வேனியாவே மிகவுயர்ந்த அளவு நிலக்கரியை (நாட்டின் மொத்த உற்பத்தியில் ¼ பங்கு நிலக்கரியையும், பெரும்பாலான அளவு அனல்மிகு நிலக்கரியையும்) உற்பத்தி செய்கிறது. இதன் கிழக்குப் பகுதியிலுள்ள பல சிறிய வயல்கள் அனல்மிகு நிலக்கரியைத் தருகின்றன. இவ்வுற்பத்திப் பிரதேசத்தின் மையம் நியூயார்க் நகரத்திலிருந்து சுமார் 200 மைல் தொலைவிலும், ஃபிலடெல்ஃபியாவிலிருந்து 125 மைல் தொலைவிலும் அமைந்துள்ளது. இப் பிரதேசத்தை டிலாவேர் ஆறு (The

Delaware River), அதன் துணையாறுகள், ஷுயில்கில் ஆறு (The Schuylkill), லீஹை (The Lehigh) ஆறு ஆகியவற்றின் பள்ளத் தாக்குகளின் வழியே எளிதில் அடையலாம். இப் பள்ளத் தாக்குகள் எல்லாவற்றிலும் நீர்வழிப் போக்குவரத்தும் (கால் வாயின்மூலமோ ஆற்றின்மூலமோ), பல இருப்புப்பாதைகளும் இருக்கின்றன. புகைமலி நிலக்கரி முக்கியமாகப் பென்ஸில்வேனி யாவின் மேற்குப் பகுதியில் கிடைக்கிறது. இப் பிரதேசத்தின் மையத்திற்கு அருகேதான் பெரிய ஆக்கத் தொழில் நகரமான பிட்ஸ்பர்க் (Pittsburgh) அமைந்திருக்கிறது. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் சுட்ட கரி (coke) தயாரிக்கப் பயன்படும் நிலக்கரியின் பெரும்பான்மையான அளவு இந் நிலக்கரிப் பிரதேசத்தைச் சார்ந்ததே. கோக்கு ஆக்கும் நிலக்கரியைத் தயாரிக்கும் முக்கிய மான இடமாகிய கனெஸ்வில் (Connellsville) பிட்ஸ்பர்க்கிலிருந்து தெற்கு—தென்கிழக்காகச் சுமார் 40 மைல் தொலைவில் இருக் கிறது. பிட்ஸ்பர்க் பிரதேசத்திற்கு வடகிழக்கே, அஃதாவது, ஏறக்குறைய நியூயார்க்கிற்கு நேர் மேற்கே இருக்கும் கிளியர் ஃபீல்டு (Clearfield) நிலக்கரி வயல், வட அட்லான்டிக் துறைமுகங் களின் சுற்றுப்புறங்களில் கிடைக்கும் நிலக்கரியிலேயே மிகவுயர்ந்த தரமுடைய நிலக்கரியை அளிக்கிறது. இதேபோன்று மேற்குப் பென்ஸில்வேனியாவின் புகைமலி நிலக்கரிப் பிரதேசம் பென்ஸில் வேனியாவை ஒட்டிய மேற்கு வெர்ஜீனியா, ஒஹையோ மாநிலங் களினுள்ளும் வியாபித்திருக்கிறது. ஒஹையோ மாநிலத்தில் நிலக்கரியை அளிக்கும் பகுதி ஓஹேயோ ஆற்றுக்கருகே உள்ளது. வெர்ஜீனிய, மேற்கு வெர்ஜீனிய எல்லைகளின்மீதுள்ள போக ஹான்டாஸ் (Pocahontas) நிலக்கரி வயலானது அமெரிக்காவில் கிடைக்கும் நீராவி நிலக்கரியிலேயே (steam-coal) மிகவுயர்ந்த தரம் வாய்ந்த நிலக்கரியைக் கொடுக்கிறது. இவ்வுற்பத்தியில் சிறிதளவு நார்ஃபோக் (Norfolk), நியூபோர்ட் நியூஸ் (Newport News) ஆகிய துறைமுகங்களின் வழியே ஏற்றுமதியாகிறது. இனி, இன்னும் மேற்கே மற்றொரு நிலக்கரிப் பிரதேசம் இருக்கிறது. இண்டியானுவிற்கு மேற்கிருந்து துவங்கி இல்லிஞய் மாகாணத்தி னூடே செல்லும் இப் பிரதேசம் அயோவா (Iowa) மாநிலத்தின் கிழக்குப் பகுதிவரையிலும் வியாபித்துள்ளது. மொத்த நிலக்கரி உற்பத்தியில் இல்லிஞய் மாநிலமானது பென்ஸில்வேனியா, மேற்கு வெர்ஜீனியா ஆகியவற்றிற்கு அடுத்தாற்போல் உள்ள இடத்தை எய்துகிறது. கிழக்கு கென்டகி (Kentucky), டென்னஸி, வட அலபாமா முதலியவற்றில் ஓடும் அப்பலேச்சியன் மலைத் தொடர்களுக்கு இடையில் மற்றுஞ் சில நிலக்கரி வயல்களும் (உண்மையில் இவை பெரும் அப்பலேச்சியன் வயலின் மற்றப்

பாகங்களே), மற்றும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் பரப்பில் வெவ்வேறு பாகங்களில் சிதறிக்கிடக்கும் நிலக்கரி வயல்களும் நிலக்கரியை அளித்துவருகின்றன; இல்லினுய் வயல் பிட்ஸ் பர்க்கில் உற்பத்தியாகும் நிலக்கரியைப் பெரிய ஏரிகளின்மூலம் கனடாவிற்கு எளிதில் அனுப்ப இயலும் வகையில் அமைந்திருக் கிறது. ஆனுல், அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் எந்தவொரு நிலக்கரி வயலும் பிரிட்டனில் உள்ளவற்றைப்போன்று நிலக் கரியை ஏற்றுமதி செய்வதற்குச் சாதகமான வகையில் அமைந் திருக்கவில்லை. நிலக்கரி எவ்விதம் பயன்படுத்தப்பெறுகிறது என்ப தனை அறிய இந் நூலின் முதல் பாகத்தைப் புரட்டிப்பார்க்கவும்.

நிலக்கரியைப்போலவே இரும்புத் தாதுக்களும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் மிகுதியாகவும் நன்கு பரவியும் இருக்கின்றன. இவற்றில் பல தரத்தில் மிகவுயர்ந்தவை. பெருமளவுகளில் இரும்பை அகழ்ந்தெடுக்கும் இடங்கள் உலோகத்தைப் பிரித் தெடுக்க உதவுகின்ற எரிபொருள் அகப்படும் இடத்திலிருந்து வெகு தொலைவில் அமைந்துள்ளன. எஃகு உற்பத்திக்கான ஒப்பற்ற தரம் வாய்ந்த இரும்புத் தாது இந் நாட்டின் எப் பகுதி யிலும் உலோகத்தைப் பிரிக்க உதவும் நிலக்கரி அகப்படும் இடத்திற்கு அண்மையில் கிடைப்பதேயில்லை. ஆனுல், கடந்த சில ஆண்டுகளாக அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் மொத்த இரும்பு உற்பத்தியில் ஆறில் ஐந்து பங்கிற்குச் சமமான அளவு இரும்பைக் கொடுத்த சுபீரியர் ஏரிப் பிரதேசம் பெரிய ஏரிகளைப் பொறுத்தவரையில் மிகவும் அனுகூலமான அமைப்பைப் பெற்றுள்ளது. இந்த ஏரிகளின்மூலம் இரும்புத் தாதுக்களை குறைந்த செலவில் நிலக்கரி அகப்படும் இடத்திற்குக் கடத்தலாம். சுபீரியர் ஏரிக்கு அருகேயுள்ள இரும்பு நிறைந்த பகுதிகளுள் மிச்சிகன் மாநிலத்திலுள்ள மார்க்கெட் தொடரே (Marquette Range) முதன்முதலில் கண்டுபிடிக்கப்பெற்றது. இரும்பு அகப் படும் இக் குன்று 1885ஆம் ஆண்டு முதற்கொண்டு இரும்பை அளித்துவருகிறது. இதற்குச் சிறிது தெற்கேயுள்ள மினுமினி (Menominee Range) 1877ஆம் ஆண்டிலும், மின்னஸோட்டாவில் இருக்கும் வெர்மீலியன் தொடர் (Vermilion Range) 1884ஆம் ஆண்டிலும், விஸ்கான்ஸினிலுள்ள கோஜெபிக் தொடர் (Gogebic Range) 1885-லும், மின்னஸோட்டாவில் இருக்கும் மிஸாபி தொடர் (The Mesabi Range) 1892ஆம் ஆண்டிலும் கண்டுபிடிக் கப்பெற்றன. மிஸாபி தொடர் மற்றத் தொடர்களினும் மிகுந்த முக்கியத்துவம் வாய்ந்தது. எங்ஙனமெனில், இங்கு இரும்புக் கனிகளை மிகவும் எளிதாக வெட்டியெடுத்தல் இயலும். இவ்

இரும்பு வைப்புகள் முதலில் கனங்குறைந்த பனியாற்றுப் படிவினால் மூடப்பட்டுக் கிடந்தன. இப் படிவை முற்றிலும் அகற்றியுள்ளதன்மூலம் இரும்பு வைப்புகள் கிடைக்கும் இடங் களுக்கே நேரடியாக இருப்புப்பாதைகள் அமைக்கப்பெற்றுள்ளன. தேவைப்படும்போது வெடிவைத்துத் தாதுக்களைத் தளர்த்திய பின்னர், அவை நீராவி இயந்திரங்களின் (steam-shovels) உதவியால் தோண்டி வெளியேற்றப்பட்டுக் கன சரக்கு வண்டிகளில் சுமத்தப்பெறுகின்றன. பின்னர் இதையடுத்து, இரும்புச் சரக் கேற்றிய அவ் வாகனங்கள் மலைக்குக் கீழ்நோக்கிச் சிறிது தொலைவு சென்று,சுபீரியர் ஏரிகரைத் துறைமுகங்களான ட்யூலூத், சுபீரியர், டூ ஹார்பெர்ஸ் (Two Harbors) முதலியவற்றை அடைகின்றன. இப் பரப்புகளும், வடமேற்கிலுள்ள கோதுமை விளையும் பிரதே சமும் அடைந்த முன்னேற்றத்தின் விளைவாக ஸு செய்ன்ட் மேரி கால்வாய்களின் வழியே கப்பல் போக்குவரத்து அதிகரித்தது.

சுபீரியர் ஏரிப்பகுதியிலுள்ள இரும்பு வைப்புகள் பேரளவு படைத்தனவெனினும் தீர்ந்துவிடக்கூடியவையே. ஆகவே, தற்போது அமெரிக்க ஐக்கிய அரசு கனடாவில் அகப்படும் அங்கவா - லாப்ரடார் (Ungava - Labrador) வைப்புகளை முன்னேற்றுவதிலேயே பேரூக்கம் காட்டிவருகிறது.

உலகின் மற்றப் பகுதிகளில் நடைபெறுவதைப்போலவே அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளிலும் உலோகத் தாதுக்களை உருக்கி அவற்றிலிருந்து உலோகத்தை மட்டும் பிரித்தெடுக்கப் பொது வாகக் கையாளப்பெறும் முறையில் தாதுப்பொருள் கிடைக்கு மிடத்திற்கு எரிபொருள் (fuel) கொண்டுசெல்லப்பெறுவதில்லை; எரிபொருள் அகப்படும் இடத்திற்கே இரும்புத் தாது கடத்தப் பெறுகிறது. இதன் காரணமாகத்தான் இன்று பிட்ஸ்பர்க் நகரம் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் முக்கிய இரும்பு - எஃகு தொழிற்சாலை நகரமாக விளங்கிவருகிறது. இத் தொழிற்சாலை எழுந்த சமயத்து அந் நகரத்தின் சுற்றுப்புறத்திலேயே கிட்டிய இரும்புத் தாது, நிலக்கரி ஆகிய இரண்டையும் கொண்டு எஃகு தயாரிப்புத் துவங்கியது. மேலும், இந் நகரம் கப்பலோட்டத்தக்க ஈராறுகள் கலக்குமிடத்தே (இதன் பிறகு அவை இரண்டும் ஓஹையோ ஆறாக மாறுகின்றன) அமைந்திருப்பது மற்றும் ஓர் அனுகூலமாக அமைந்தது. உள்ளூரிற் கிடைத்த தாதுப்பொருள் கள் வெகுநாள்களுக்கு முன்பே முழுதும் குடைந்தெடுக்கப்பெற்று விட்டன. ஆயினும், பிட்ஸ்பர்க் நகரத்தைப்போல் வேறெந்த அமெரிக்க நகரமும் எரிபொருளின் அளிப்பைப் பொறுத்த வரையில் அத்துணை அனுகூலம் வாய்ந்ததாக இல்லை. பிட்ஸ்

பர்க் நகரம் கோக் ஆக்கும் நிலக்கரி கிடைக்கும் கனெல்ஸ்வில் (Connellsville) பகுதிக்கு அருகில் உள்ளதோடு, பெட்ரோலிய வர்த்தகத்தில் முதன்முதலில் சிறப்புப் பெற்ற தலங்களுள் ஒன்று கவும்இருந்தது. மேலும், இதன் இரும்பு, கண்ணாடித் தொழில்கள், மற்றும் எரிபொருளை நம்பியிருக்கும் மற்றத் தொழில்களுக்குப் பல்லாண்டுகளாக இயற்கைக் காற்றுக் (natural gas) கிட்டி வந்தது. ஆற்றலின் ஒரு மூலமாகிய இயற்கைக் காற்று இந் நகரத்திற்கு அண்மையில் நிலத்தின் மேற்றளத்திலிருந்து வெளி யேறுகிறது. குழாய்களின்மூலம் அது பிட்ஸ்பர்க் நகரத்திற்குக் கடத்தப்பெற்றுவந்தது. ஆனல், இதன் விலை ஏறவே, இது பெரும்பாலும் வீட்டு வேலைகட்காகவே பயன்படுத்தப்பெற்றது. இன்று இயற்கைக் காற்று அது கிட்டுமிடங்களிலேயே முக்கிய மாகப் பயன்படுகிறது. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் தயாராகும் உருக்கிரும்பில் (pig iron) ¼ பாகத்தைப் பிட்ஸ்பர்க் நகரம் தயாரிக் கின்றது. இரும்பு - எஃகு தொழிலின் பல்வேறு கிளைத்தொழில் களை இந் நகரம் நடத்திவருவதைப்போன்று அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் வேறெந்த நகரமும் நடத்துவதில்லை. இன்று பிட்ஸ் பர்க் தொழிற்சாலைக்குத் தேவையான இரும்புத் தாதுக்களைப் பெரும்பாலும் சுபீரியர் ஏரிப்பிரதேசம் அளிக்கின்றது. அமெரிக் காவிலேயே பெரிய கூட்டு நிறுவனங்கள் (amalgamations) உரு வாகிய நகரங்களில் இந் நகரமும் ஒன்று. 1900—01-ல் பல பெரிய இரும்பு - எஃகு கம்பெனிகள் £ 230 மில்லியன்களுக்கும் மேற்பட்ட முதலீட்டைச் சேர்த்து ஒருபெரிய பொறுப்புக் குழுவின் (Trust) கீழ் ஒன்றுபட்டு இயங்கத் துவங்கின. இந்தப் பொறுப்புக் குழுதான் மாபெரும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டு எஃகு கார்பொ ரேஷன் (United States Steel Corporation) ஆகும். இக் குழுவிற்குச் சொந்தமான தொழிற்சாலைகள் மொத்தம் 38. இவை சுமார் 26மைல் நீளமுள்ள கப்பலோட்டத்தக்க ஆறுகளுடைய பாட்டை களின் (ஒஹையோ, அல்லிகெய்னி, மானன்கஹலா, யோஹியோ கெய்னி) மீது வெவ்வேறிடங்களில் அமைந்துள்ளன. இவை எல்லாவற்றிற்கும் பிட்ஸ்பர்க் நகரம் ஒரு மையமாக இலகுகிறது. இதே பொறுப்புக் குழுவிற்குச் சொந்தமான உருக்காலைகள் மேலும் பலவுண்டு. அவை பென்ஸில்வேனியா, நியூயார்க், ஒஹையோ (பிட்ஸ்பர்க்கிற்கும் ஈரீ ஏரிக்கும் இடையில்) ஆகிய மாகாணங்களின் எல்லைப்புறங்களில் அமைந்துள்ளன. இரும்பு உருக்காலைகளைத் தவிரச் (போகஹான்டாஸ் நிலக்கரி வயல் உட்பட) சில நிலக்கரி வயல்களும், சுபீரியர் ஏரியைச் சூழ்ந்துள்ள அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டு இரும்புத் தொடர்களில் (iron ranges) உள்ள பெரிய இரும்பு வைப்புகளும், இம் மலைத்தொடர்களையும்

சுபீரியர் ஏரியையும் இணைக்கும் இருப்புப்பாதைகளும், சிகாகோ மாநகரத்திலும் அதைச் சூழ்ந்தாற்போலுள்ளனவும் மேற்கூறிய கார்ப்பொரேஷனுக்கு உரிமையானவையுமான நிறுவனங்களை இணைக்கும் இருப்புப்பாதைகளும், மேலும் ஏரிகரைத் துறைமுகப் பட்டணங்களான கன்னுட் (Conneaut—ஒஹையோ), ஈரி (Erie-நியூயார்க் மாநிலம்) ஆகியவற்றைப் பிட்ஸ்பர்க் நகரத்தோடு இணைக்கும் இருப்புப்பாதையும் முற்கூறிய பொறுப்புக் குழுவிற்கு உரியவை. கண்ணுடி தயாரிக்கும் தொழிலில் இயற்கைக் காற்றைப் பயன்படுத்துவதன்மூலம் கண்ணுடியின் தரம் உயர்வதைப்போலவே, இரும்பு தயாரிப்பிலும் இயற்கைக் காற்று மிகுந்த பயனை அளித்து இரும்பின் தரத்தை உயர்த்துகிறது. பிட்ஸ்பர்க் நகரத்தில் நிலக்கரியையும் வாயு எரிபொருளையும் (gas-fuel) பயன்படுத்தித் தயாரித்த ஜன்னல் கண்ணுடியைக் (window-glass) கொண்டு நடத்திய சோதனையொன்றில், இயற்கைக் காற்றைப் பயன்படுத்தித் தயாரித்த கண்ணுடிப் பாளங்களை ஒன்றன்கீழொன்ருக மொத்தம் 18 பாளங்களை அடுக்கிவைத்த பின்னர், அவற்றின்கீழே செய்தித்தாளை வைத்துப் படிக்க முயன்ற போது அதைத் தெளிவாகப் படிக்க இயலுகிறது என அறியப் பெற்றது. கண்ணுடியின் தயாரிப்பில் இயற்கைக் காற்றைப் பயன்படுத்துவதன் நற்பயன் இதுவெனில், நிலக்கரியைக்கொண்டு தயாரித்த கண்ணுடிப் பாளங்களை ஒன்றன்கீழொன்ருக இவ்வாறு மொத்தம் 6 பாளங்களை மட்டுமே அடுக்கிவைத்துச் செய்தித்தாளொன்றை அவற்றின் கீழே பிடித்துப் படிக்க முற்பட்டபோது கூட எதுவுமே தெளிவாகத் தெரியாதிருப்பதும் அறியப்பெற்றது.

உருக்கிரும்பு, உருளையிரும்பு (rolled iron), இன்னும் மற்றப் பெரிய இரும்புச் செய்தொழிற் பொருள்களின் தயாரிப்பில் பென்ஸில்வேனியாவிற்கு அடுத்தாற்போல் வருவது ஒஹையோ மாகாணத்திலுள்ள ஈரி ஏரிப்பிரதேசம்; இதை அடுத்து வருபவை இல்லிஞய் மாகாணத்திலுள்ள சிகாகோ-கேரி (Chicago-Gary) ஏரிகரைப் பிரதேசமும் இண்டியாஞவும் ஆகும். இல்லிஞய், இண்டியாஞ மாகாணங்களின் இப் பிரதேசங்கள் சுபீரியர் ஏரிப் பிரதேச இரும்புச் சுரங்கங்களிலிருந்து இரும்பை எளிதில் பெறுகின்ற நிலையில் இருப்பதோடல்லாது, அவற்றிற்குத் தெற்கே வெகு எளிதில் அணுகக்கூடிய நிலக்கரி வயல்களையும் கொண்டிருக்கின்றன. நாட்டின் தென்கிழக்கே அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டு இரும்பாலைத் தொழில் வட அலபாமா நிலக்கரி வயலைச் சூழ்ந்த இடத்தில் விரைவாக வளர்ச்சியுற்றிருக்கிறது. இந் நிலக்கரி வயல் பட்டறைகளில் பயன்படும் வார்ப்பட இரும்பைத் (foundry

iron) தயாரிப்பதற்குப் பொருத்தமான இரும்புத் தாதுவைப் பேரளவில் கொண்ட ஒரு பிரதேசத்தின் மத்தியில் அமைந்து கிடக்கின்றது. இவ்விரும்புத் தாது, மாசுநீக்கியாகப் (flux) பயன் படுகின்ற சுண்ணும்புக் கல்லே வரையாது அளிக்கும் சுண்ணும்புப் பள்ளத்தாக்குகளில் அகப்படுகிறது. இத்தகைய அனுகூலங்களைத் தவிர, இப்பகுதியில் உழைப்பாளிகளும் குறைந்த கூலிக்கு எளிதில் கிடைத்துவிடுகின்றனர். நாட்டின் வேறெந்த இரும்புத் தொழிற் சாலைப் பிரதேசத்திலும் இவ்வளவு மலிவான கூலிக்கு உழைப் பாளிகள் கிட்டுவதேயில்லை. இவற்றால் இம்மாவட்டத்தில் மிகக் குறைந்த செலவில் வார்ப்பிரும்பும் உருக்கிரும்பும் தயாரிக்கப் பெறுகின்றன. இவ்வாறு எழுந்து மிக விரைந்து வளர்ந்திருக்கும் தொழிற்சாலை நகரம்தான் பெர்மிங்ஹாம் (Birmingham) ஆகும். இங்கிலாந்திலுள்ள பெர்மிங்ஹாம் நகரத்தைப் போன்றதுதான் இந்த பெர்மிங்ஹாமும். அலபாமா மாநிலத்திலேயே இதே இரும்புத் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ள நகரங்களான ஷெஃபீல்டு (Sheffield), பெஸிமெர் (Bessemer), ஆன்னிஸ்டன் (Anniston), மற்றும் பல நகரங்களும் இருக்கின்றன. ஆன்னிஸ்டன் நகரம் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளிலேயே உருக்கிரும்புக் குழாய்களை ஏராளமாகத் தயாரிக்கிறது. கிரேட் பிரிட்டனின் இரும்பு உற்பத்தியாக்கும் மாவட்டங்களோடு இம்மாவட்டம் அயல்நாட்டுச் சந்தைகளில் மிகமிக நெருங்கிப் போட்டியிடக்கூடும் என எதிர்பார்க்கலாம். கிரேட் பிரிட்டனில் இரும்பை உற்பத்தியாக்கும் மாவட்டங் களோடு இம்மாவட்டத்தை ஒப்பிடுவதில் மற்றொன்று முக்கிய மாகக் குறிப்பிடப்பெற வேண்டும். அஃதாவது, இம்மாவட்டத் தின் மையம் பொதுவாக நியூ ஆர்லியன்ஸ் துறைமுகப் பட்டினத் திலிருந்து இருப்புப்பாதை வழியே 400 மைல் தொலைவிலும், மெக்ஸிகோ வளைகுடாவின் கரைமீதுள்ள பென்ஸகோலாவி லிருந்து சுமார் 260 மைல் தொலைவிலும் அமைந்துள்ளது. இரும்பு- எஃகு தொழில்களின் எல்லா வகைகளையும் ஒருங்கே கொண்டு விளங்கும் மாபெரும் ஆலையொன்றை அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டு எஃகு கார்ப்பொரேஷன் ட்யூலூத் (Duluth) நகரில் [மெஸாபீ (Mesabi)—இரும்புத் தாதுக்களைக் கப்பல்களில் ஏற்றும் முக்கிய மான ஏரிகரைத் துறைமுகங்களுள் இதுவும் ஒன்று] நிறுவியது. ஆனால், இந் நிறுவனம் வெற்றிபெறவில்லை.

காலனியாட்சி நிலவிய நாள்களில் தாயகமான இங்கிலாந் திற்கு உருக்கிரும்பையும் இரும்புக் கட்டிகளையும் (bar iron) அளித்துவந்த நியூ இங்கிலாந்திலும், அட்லான்டிக் கடற்கரை யின் மற்றப் பாகங்களிலும் இன்று உருக்கிரும்பு உற்பத்தித்

தொழில் ஏறக்குறைய முழுவதுமே மறைந்துபோய்விட்டது என்னலாம். ஆனால், சில நகரங்கள் கருவித் தளவாடங்கள் (tools), கத்திகள் (cutlery) போன்ற சில உயர்தரம் படைத்த இரும்பு-எஃகு பொருள்களின் தயாரிப்பிற்கு இன்றும் பெயர் பெற்றவை. இறக்குமதியாகும் இரும்புத் தாதுவில் (இது பெரும்பாலும் தாமுயர்ந்த தாதுவே; இதை ஸ்பெயின், அல்ஜீரியா, கியூபா முதலிய நாடுகள் அளிக்கின்றன) பெரும்பான்மையான பாகம் அட்லாண்டிக் கடற்கரை மாநிலங்களில் பயன்படுத்தப் பெறுகிறது. இக் கடற்கரைமீது எழுந்துள்ள தலைமையான இரும்பு-எஃகு நிறுவனங்கள் சிஸாபீக் வளைகுடாவின் கரை மீதுள்ள ஸ்பாரோ பாயின்ட் (Sparrow Point) நகரிலும் (இது பால்டிமோர் நகரத்திலிருந்து 9 மைல் தொலைவிலுள்ளது), பென்ஸில்வேனியாவில் ஓடும் லீஹை ஆற்றின் (Lehigh river) கரைமீது வீற்றிருக்கும் சௌத் பெத்லெஹெம் (South Bethlehem) நகரிலும் அமைந்துள்ளன.

இரும்பு, இரும்பைக்கொண்டு தயாரிக்கும் பொருள்கள் ஆகியவற்றைப் பொறுத்தவரையில் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் ஏற்றுமதி வர்த்தகத்தை (கனடா, மற்றும் ஓரளவில் அமெரிக்காவின் மற்றைப் பகுதிகள் ஆகியவற்றோடு நடைபெறும் வர்த்தகத்தைத் தவிர்த்து மற்ற நாடுகளுடன் நடைபெற்றுவரும் ஏற்றுமதி வர்த்தகமே இங்குக் குறிப்பிடப் பெறுவதாம்) நடத்துவதில் குறைபாடுகள் உள்ளபோதிலும், அமெரிக்காவில் இருப்புப்பாதைப் போக்குவரத்து மாபேரளவில் பெருகியிருப்பதன்மூலமும், எல்லாவிதமான பொறிக்கருவிகளை யும் மிகுதியாகப் பயன்படுத்துவதன்மூலமும், மற்றும் வானளாவும் கட்டடங்களைச் சமைக்கப் பயன்படுத்தப்பெறும் எஃகைப் (tructural steel) பேரளவில் பயன்படுத்துவதன்மூலமுமேதாம் இந் நாட்டின் இருப்புத் தொழில் வெகு விரைவாகப் பெருகி யிருக்கக்கூடும் என்பதை எளிதில் கண்டுகொள்ளலாம். அமெரிக்க ஐக்கியநாடுகள் மோட்டார் கார்கள்,விவசாயக் கருவிகள்,தையல் இயந்திரங்கள், தட்டெழுத்துக் கருவிகள் (typewriters), எஃகு பாலங்கள், பொறிக்கருவிகள், புகைவண்டி இன்ஜின்கள் ஆகியவை போன்று இரும்படங்கிய சிலபூர்த்தியான தயாரிப்புப்பொருள்களை மிகுந்த அளவில் ஏற்றுமதி செய்கின்றன என்னும் ஓர் உண்மையை நினைவிற் கொள்ளத் தவறவே கூடாது. இப் பொருள்களைப் படைப்பதில், இரும்பு-எஃகு ஆக்கத் தொழில்கள் அடைந்துள்ள பெருவளர்ச்சி அப் பொருள்களுக்கு மிகப் பெரிய உள்நாட்டுச் சந்தை இருப்பதாலேயே ஏற்பட்டுள்ளது. இந்த ஓர் அனுகூலத்

தின்மூலம் அப் பொருள்களின் உற்பத்தி மாபேரளவிலும், பொருளாதார ரீதியில் மிகமிகச் சிக்கலான முறைகளைப் பின்பற்றியும் நடைபெறுவது இயன்றுள்ளது. கப்பல் கட்டுந் துறையில் அமெரிக்கர்கட்கு இந்த அனுகூலம் இன்மையால் அத் துறையின் முன்னேற்றத்தில் ஏற்றஇறக்கங்கள் ஏற்பட்டுவந்தன. 1900ஆம் ஆண்டில் அயல்நாட்டு வர்த்தகத்திற்கென அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் ஒரே ஓர் இரும்புக் கப்பல்தான் கட்டப்பெற்றது. பிறகு முதல் உலகப் போர் நடந்த சமயத்து அமெரிக்காவில் கப்பல் கட்டுந் தொழில் சிறப்பெய்திற்று. ஆயின், 1920-ல் கட்டப்பெற்ற கப்பல்களின் கொள்ளளவு (2·7 மி. டன்கள்) 1919-ல் இருந்த கொள்ளளவைவிடத் தாழ்ந்திருந்தது. இதே சமயத்தில் பிரிட்டிஷாருடைய கப்பல் கட்டுந் தொழிலில் கண்ட முன்னேற்றம் ஈண்டுக் குறிப்பிடத்தக்கது. 1919-ல் 1·9 மி. டன் கொள்ளளவு உடைய கப்பல்களையும், 1920-ல் 2.1 மி. டன் கொள்ளளவு உடைய கப்பல்களையும் பிரிட்டன் கட்டிற்று. ஆனால், 1920ஆம் ஆண்டிற்குப் பிறகு அமெரிக்காவின் இத் துறையில் மிகவும் பிற்போக்கான நிலை ஏற்படத் துவங்கி, 1925ஆம் ஆண்டு ஜூன் 30ஆம் நாளன்று முடிவுற்ற ஆண்டில் 125,000 டன் கொள்ளளவு கொண்ட கப்பல்கள் மட்டுமே கட்டப்பெற்றன. 1930ஆம் ஆண்டு டிசெம்பர் 21-ல் முடிவுற்ற ஆண்டில் 232,000 டன் கொள்ளளவுடைய கப்பல்கள் கட்டப்பெற்றன. இரண்டாம் உலகப் போரின் காரணமாகக் கப்பல் கட்டுந் தொழில் மிக விரைவாக முன்னேற்றமடைந்தது. இச் சமயத்தில் அமெரிக்கர்கள் உயர் ரகக் கப்பல்களைக் கட்டினர். இக் கலங்களிற் பெரும்பாலன இராணுவ சம்பந்தமான காரணங்களுக்காகவே அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் மேற்குக் கரைப் பகுதியில் கட்டப்பெற்றன. தற்போது கப்பல் கட்டுந் தொழில் திரும்பவும் மந்த நிலையில் இயங்கிவருகிறது.

அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் விலைமதித்தற்கரிய உலோகங்கள் யாவும் மேற்குப் புறத்தேயுள்ள மலைத்தொடர்களிலேயே பெரும்பாலும் மண்டிக் கிடக்கின்றன. பொன் முக்கியமாக சியெரா நெவாடாவின் கலிஃபோர்னியாப் பகுதியிலும், ராக்கி மலைத்தொடர் ஓடும் மாகாணங்கள் பலவற்றிலும், தென் டகோடா (South Dakota) மாநிலத்திலுள்ள பிளாக் ஹில்ஸ் (Black Hills) பகுதியிலும் கிடைக்கிறது. தங்கச் சுரங்கத் தொழிலில் ஏற்றஇறக்கங்கள் காணப்பெறினும், இஃது என்றும் முக்கியத்துவம் வாய்ந்த தொழிலாகவே இருந்துவரும். வெள்ளிக் கனிகள் ராக்கி மலைத்தொடர்களிலும், யூட்டா (Utah), கொல-

ராடோ (Colorado), மொன்டாஞ(Montana), நேவாடா(Nevada) முதலிய மாநிலங்களிலும் பிரதானமாகக் கிடைக்கின்றன. பாதரஸம், அலுமினியம் பற்றிய செய்திகளுக்கு இந் நூலின் முதற் பகுதியைப் பார்க்கவும்.

மொன்டாஞவிலும், அரிஸோஞவின்(Arizona) தென்கிழக்குப் பகுதியிலும், சுபீரியர் ஏரியில் (மிச்சிகன் மாநிலம்) வடகிழக்காக நீண்டிருக்கும் கீவீஞவ் (Keeweenaw) என்னும் தீபகற்பத்திலும் செப்பு உலோகம் பேரளவில் உற்பத்தி செய்யப்பெறுகிறது. மொன்டாஞ மாநிலத்தில் செம்புக் கனி வெட்டியெடுத்தலும், அதைச் சார்ந்த உருக்குத் தொழிலும் சிறந்து விளங்குகின்ற [ப்யூட் (Butte), அநகொண்டா (Anaconda) என்னும் நகரங் களடங்கிய] சிறு மாவட்டத்திலேயே செம்பு அதிகமாக அகப்படு கிறது. இந் நகரங்களில் மின்பகுப்பு முறைப்படி (electrolytic process) மிகத் தூய்மை வாய்ந்த செம்பும், அதே சமயம் குறிப் பிடத்தக்க அளவில் தங்கமும் வெள்ளியும் தயாரிக்கப்பெறு கின்றன. மிஸௌரி மாகாணத்தில் ஓஸார்க் (Ozark) மலைகளே தற்போது ஈயக்கனியுற்பத்தியில் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் முக்கியப் பகுதியாக விளங்குகின்றன. ராக்கி மலைகளிலும் [ஐடஹோ (Idaho), மொன்டாஞ, யூட்டா(Utah), கொலராடோ முதலிய மாநிலங்களில்] ஈயக்கனி கிடைக்கிறது. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் பொருளாதார முக்கியத்துவம் வாய்ந்த மற்றத் தாதுக்களிடையே தென் கரோலிஞ, ஃப்ளாரிடா (Florida), டென்னஸி (Tennessee) மாகாணங்களிற் கிட்டும் பாஸ்ஃபேட் தாதுவைக் கூறலாம். இது மதிப்புமிக்க உரமாகும். இயற்கைக் காற்று, முன்னரே குறிப்பிட்டவாறு, பென்ஸில் வேனியாவின் மேற்குப் பகுதியில் மட்டுமன்றி மேலும் பல இடங்களிலும் கிடைக்கிறது. டெக்ஸாஸ் (Texas), கலிஃபோர் னியா, ஓக்லஹோமா(Oklahoma), லூயிஸியாஞ (Louisiana) ஆகிய மாகாணங்களில் இயற்கைக் காற்றுப் பெருவாரியாகக் கிடைக் கிறது. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் இயற்கைக் காற்றை எடுத்துச்செல்ல 21,848 மைல் நீளங்கொண்ட குழாய்வழிகள் 1901ஆம் ஆண்டிலேயே அமைக்கப்பெற்றிருந்தன. $8\frac{1}{2}$ மில்லியன் டன் நிலக்கரி அளிக்கும் வெப்ப சக்தி எத்துணையோ, அத்துணை அளவு வெப்பத்தை இயற்கைக் காற்று அளிப்பதாக மதிப் பிடப்பெற்றுள்ளது. பெட்ரோலிய உற்பத்திபற்றிய செய்திகள் மற்றோரிடத்தில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன (நூலின் முதல் பாகம்).

அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் கிடைப்பதேயில்லை எனக் கூறு மளவிற்கு மிகக்குறைவாயிருக்கின்ற, ஆனால், மிகவும் முக்கியமான

உலோகம் வெள்ளீயம் ஆகும். எனவே, வெள்ளீயம், வெள்ளீயத் தாது, வெள்ளீயத் தகடுகள் முதலானவை பெருவாரியாக இறக்குமதியாகின்றன. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் வெள்ளீயத் தகடுகளுக்குத் தேவை அதிகமாக இருக்கிறது. ஏனெனில், இவை அமெரிக்க விவசாயப் பொருள்களை அடைக்கும் பெட்டிகள் செய்வதில் வெகுவாகப் பயன்படுகின்றன. இறக்குமதியான வெள்ளீயத் தகடுகளுக்கு மெக்கின்லி தடை (Mckinley tariff) மூலம் விதிக்கப்பெற்ற இறக்குமதி வரிச்சுமை மிகுதியாக இருந்ததன் காரணமாகவும், இருப்பு உற்பத்திக்கான வசதிகள் பெருகியதன் விளைவாகவும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் உள் நாட்டுப் பகுதியிலேயே ஒரு பெரிய வெள்ளீயத் தகட்டுற்பத்தித் தொழிலை நிறுவும் முயற்சி வெற்றி பெற்றது. 1891ஆம் ஆண்டில் ஏறக்குறைய ஒன்றுமே இல்லாதிருந்த இவ் வெள்ளீயத் தகட்டுற்பத்தி 1901ஆம் ஆண்டில் 399,000 டன்களாக அதிவிரைவில் பெருகி முன்னேறியது. இதனால் ஐக்கிய அரசிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்பெற்ற இப் பொருளின் அளவு 325,000 டன்களிலிருந்து 53,000 டன்களுக்கும் குறைவாகத் தாழ்ந்தது. முதல் உலகப் போருக்கு முந்தைய மூன்றாண்டுகளின் சராசரியளவு 33,000 டன்களுக்கும் குறைவு. இவ்வாறு இறக்குமதியாகிவந்த ஒரு பொருளின் இறக்குமதி முழுதும் நின்றுபோய், உள்நாட்டிலேயே அது தயாரிக்கப்பெறும் நிலையை எய்தியுள்ளதற்கு இவ் வெள்ளீயத் தகடு மற்றுமோர் எடுத்துக்காட்டு. கட்டடக் கற்கள், சுண்ணாம்பு, சிமென்ட், மேலும் மற்றக் கட்டடப் பொருள்கள் ஆகியவை நன்கு பரவிக் கிடப்பதால், எந்தவொரு பகுதியையும் ஈண்டுச் சிறப்பாகக் குறிப்பிட்டுச் சொல்லுதற்கில்லை. சிறந்த ஊலிடிக் (oolitic) சுண்ணக் கற்கள் (limestones) என்பவை தென் இண்டியானாவில் அகப்படுகின்றன. இவற்றின் புகழ் நாடெங்கும், ஏன், பாரெங்குமே பரவிய ஒன்றாகும்.

அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் ஆக்கப் பொருள் தொழிற்சாலைகள் பொதுவாக யாவும் முதலில் நேரடி நீர் மின்னாற்றலைக் கொண்டே நடத்தப்பெற்றன என்பது குறிப்பிடத்தக்கது. பின்னர் நிலக்கரி முக்கியத்துவம் பெறத் துவங்கியது; இன்றுங்கூட நிலக்கரியே முதன்மையான விசைமூலமாகத் திகழ்கிறது. ஆயின், நீர் மின்னாற்றலும் பரந்த அளவில் பயன்படுத்தப்பெற்றுவருகிறது. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் கிடைக்கக்கூடிய நீர்விசையின் அளவு ஆண்டு முழுவதும் சராசரியாக 54 மில்லியன் குதிரைச் சக்தி (horsepower) எனக் கணக்கிடப்பெற்றுள்ளது. இதில் 20 மில்லியன் குதிரைச் சக்தியே பயன்படுத்தப்பெற்றுவருகிறது.

செய்தொழிற் பொருள்களது உற்பத்தியில் நீர் மின்விசை கிடைப்பதன் காரணமாகப் பயனுற்ற நகரங்களிற் சில பின்வருமாறு: (சில ஊர்களைப் பொறுத்தவரையில் இவ்வாற்றல் முதலில் நேரடியாக ஆலைகளை இயக்கப் பயன்பட்டுவந்தது; பின்பு அந் நகரங்கள் முக்கியத்துவம் பெறத் துவங்கின.) மஸாசூஸெட்ஸ் (Massachusetts) மாநிலத்தில் இருக்கும் நகரங்களான லோயெல் (Lowell), ஃபால் ரிவர் (Fall River), வால்தாம் (Waltham) முதலியவையும், நியூ ஹாம்ஷயரிலுள்ள நாஷ்வா (Nashua), நியூ ஜெர்ஸியிலுள்ள (New Jersey) பாட்டெர்ஸன் (Paterson), ஒஹையோ மாகாணத்திலுள்ள டேய்டன் (Dayton), அக்ரன் (Akron), மற்றும் நியூயார்க் பிரதேசத்திலுள்ள ட்ராய் (Troy) முதலியவையும் ஆகும். இறுதியில் கூறப்பெற்ற நகரமான ட்ராய் என்பது ஆக்கப்பொருள் தொழிற்சாலைகள் நிறைந்த பல நகரங்களடங்கிய ஒரு குழுவில் [இக் குழுவில் மேற்கு ட்ராய், லான்ஸிங்பெர்க் (Lansingburg), கோஹோஸ் (Cohoes) ஆகிய நகரங்களும் அடங்கும்] ஒன்றாகத் திகழ்கிறது. மேற்குறித்த நகரங்கள் யாவும் ஹ்ட்ஸன் ஆற்றில் கப்பல் போக்குவரத்தைத் தடைசெய்யும் அருவிகளைச் சுற்றியே அமைந்துள்ளன. மாவு அரைக்கும் ஆலைகளில் நீர்விசையே பெரும்பாலும் பயன்படுத்தப்பெறுகிறது. மிஸிஸிபி ஆற்றின் மேல் உள்ள ஸெய்ன்ட் ஆன்டனி (St. Anthony) அருவியானது மின்னஸோட்டாவிலுள்ள (Minnesota) மினியாபொலிஸ் (Minneapolis) நகரை உலகின் பெரிய கோதுமைச் சந்தைகளுள் ஒன்றாகவும், உலகிலேயே மிகப்பெரிய மாவரைக்கும் கேந்திரமாகவும் மாற்றுவதற்கு முக்கியக் காரணமாக உள்ளது. ஆயின், தற்போது இத் தொழில்துறை, அவ்வருவி அளிக்கும் நீர்மின் னாற்றலைப்போல் பன்மடங்கு ஆற்றலைப் பயன்படுத்துமளவிற்குப் பெருகியுள்ளது. ராச்செஸ்டெரில் (Rochester–New York) உள்ள ஜெனிஸீ (Genesee) அருவியின் துணைகொண்டும், வாஷிங்டன் மாகாணத்திலுள்ள ஸ்போகேன் (Spokane) அருவியின் துணை கொண்டும், ஓரீகன் (Oregon) மாகாணத்தில் ஓரீகன் நகருக்கு (Oregon City) மேலேஇருக்கும் வில்லமெட் (Willamette) அருவியின் மூலமும் முன்பு ஏராளமான மாவரைக்கும் ஆலைகள் இயக்கப் பெற்றுவந்தன. ஆனால், தற்போது நீர்விசை பெரும்பாலும் மறைமுகமான முறையின் வாயிலாக மின்னாற்றலை உற்பத்தி செய்யும் பொருட்டே பயன்படுத்தப்பெறுகிறது. மின்விசையைக் குறைந்த செலவில் 300 அல்லது 350 மைல் தொலைவுவரையிலும் சிக்கனக் குறைவின்றி அனுப்புதல் கூடும்; இதன் காரணமாகத் தான் நயாகரா (Niagara) நீர் மின்விசை உற்பத்தித் திட்டம் மிகுந்த முக்கியத்துவம் கொண்டு விளங்குகிறது.

நீர் மின்விசை முன்னேற்றத்திற்கும், நீர்வழிகளை அமைத்தல், அந் நீர்வழிகளின் அபிவிருத்தி ஆகியவற்றிற்கும் உள்ள தொடர்பு இந் நூலின் மற்றோரிடத்தில் குறிப்பிடப்பெற்றுள்ளது. இதற்கு எடுத்துக்காட்டாக, மிஸிஸிபி ஆற்றின் மேற்பகுதியோடு டெ மாயின் (Des Moines) ஆறு கலக்குமிடமான கியோகுக் (Keokuk) என்னும் ஊரில், அஃதாவது, சிக்காகோ மாநகருக்கும் கான்ஸாஸ் மாநகருக்கும் (Cansas City) இடையில் கடினமான சுண்ணாம்புப் பாறைகளின் சமதளப் படுகையில் அவ்வாற்றின் குறுக்கே எழுப்பப்பெற்றிருக்கும் ஓர் அணையைக் கூறலாம். இவ்வணை அமைந்துள்ளமையின் விளைவாக அதற்கு மேற்பாட்டையில் 40 மைல் நீளமும், ஒரு மைலுக்கு மேற்பட்ட அகலமும் கொண்ட ஒரு தேக்கம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. கியோகுக்கிற்கு மேற்பகுதியிலுள்ள துள்ளல்களைச் சுற்றிச் சென்றுகொண்டிருந்த 11½ மைல் நீளமுள்ள கால்வாயினிடத்தே முன்கூறிய நீர்வழி அமைந்ததன் பயனாக, முன்பு இப் பகுதியிற் சென்றவற்றைவிட அளவிற் பெரிய கப்பல்கள் செல்லுதல் எளிதாயிற்று. அதே சமயம் இவ்வணை 300,000-க்கும் அதிகமான மக்கள்தொகை கொண்டதும், 200 மைல் ஆரத்திற்கு அமைந்ததுமான சுற்றுப் புறத்திற்கு 300,000 குதிரைச் சக்தி அளவுடைய மின்விசையை உற்பத்தி செய்து அளிக்கிறது. இந்த விசையில் பெருமளவு 137 மைல் தொலைவிலுள்ள ஸெயின்ட் லூயிஸ் (St. Louis) என்னும் நகரத்திற்குக் கடத்தப்பெறுகிறது.

இத்தகைய பொதுக் கொள்கைகளே பெருநவீன முன்னேற்றங்களுக்கும் பின்பற்றப்பெற்றுவருகின்றன. டென்னஸி பள்ளத்தாக்கு ஆணைக்குழுவிற்குக் (Tennessee Valley Authority) கீழ் டென்னஸி ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்கில் நடைபெறும் வேலைகள் டென்னஸி ஆற்றைச் சிறந்த நீர்வழியாக்குவதையும் (ஆனால், இத் திட்டம் எந்த அளவிற்குப் பொருளாதார ரீதியில் உடனடியாக அவசியமாகும்என்பது ஐயத்திற்கிடமானதாக இருந்தபோதிலும்), அதை விசையளிப்பின்மூலமாக ஆக்குவதையும் முக்கிய நோக்கங்களாகக் கொண்டுள்ளன. வரட்சிகொண்ட மேற்குப் பகுதியில் அமைக்கப்பெற்றுள்ள போல்டர் அணை (Boulder Dam) போன்ற மாபெருந் திட்டங்கள் நீர்க்கால் யாத்தலையே (irrigation) தலையாய நோக்கமாகவும், விசையுற்பத்தியை இரண்டாவது நோக்கமாகவும் கொண்டுள்ளன. இத்தகைய திட்டங்களெல்லாவற்றையும் காட்டிலும் அளவிற் பெரியதான கிராண்ட் கூலி அணை (Grand Coulee Dam) என்னும் பெரும் பேரணைத் திட்டத்

தைப் (இவ்வணை 1941ஆம் ஆண்டில் பூர்த்தியாயிற்று) பற்றி ஈண்டுக் குறிப்பிடுதல் இன்றியமையாதது.

நிலக்கரி வயல்களின் காரணமாகச் சில பெரிய அமெரிக்க நகரங்கள் தோற்றம் பெற்றுப் பெருவளர்ச்சியுற்றன என்னும் உண்மையை முன்னரே அறிந்தோம். (இந் நூலின் முதல் பாகத்தைப் புரட்டிப்பார்க்க.) வர்த்தக முக்கியத்துவத்தின் பலனுகவே பெரும்பான்மையான அமெரிக்க நகரங்கள் தோன்ற வாய்ப்பிருந்தது. இவற்றுட் பல, நீர்வழிகளின்மீது அமைந்திருந்ததனுல் வளர்ச்சியடைந்தன. இக் கூற்று, நீர்விசையைப் பயன்படுத்தி முன்னேறிய ஆக்கத் தொழிற் சிறப்புடைய நகரங்களுக்கும் பொருந்தும். எவ்வாறெனில், ஆற்றுப் போக்குவரத்தின் தலைப் பகுதியில் (head of navigation) அமைந்த இடங்கள் பலவற்றிற்கு நீர்விசையைப் பெறும் நல்வாய்ப்பும் அதேசமயத்துக் கிட்டுகிறது. அடுத்து வருமொரு பக்கத்தில் கொடுபட்டுள்ள பட்டியலில் கூறப் பெற்றிருக்கும் ஆக்கப் பொருள் தொழிற்சாலையின் முக்கியத்துவத்தைக்கொண்டு அது நகரத்தின் செல்வச் செழிப்பைக் குறிப்பதாக நாம் கொள்ளக்கூடாது. ஏனெனில், அவ் வட்டவணையில் காணப்பெறும் நகரங்கள் பலவற்றில் செய்தொழிற் பொருள்களின் விநியோகமே முக்கியத் தொழிலாகும். இந்த அட்டவணையில் 1960ஆம் வருடத்திய மக்கள் கணிப்புப்படி, 175,000-க்கும் மேற்பட்ட மக்கள்தொகை கொண்ட அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டு நகரங்களனைத்தும், மற்றும் நியூ இங்கிலாந்தின் பழைய, ஆனல், இன்று சிறியனவாக இருக்கும் நகரங்களனைத்தும் கொடுக்கப் பெற்றுள்ளன.

உள்நாட்டிலேயே மிகப்பெரிய நகரமாக விளங்கும் சிகாகோ மாநகர் [இல்லிஞய் (Illinois)], அதற்குத் தென்மேற்கே மக்காச் சோளம் பயிரிடுந் தொழிலும் பன்றி வளர்ப்பும் நடைபெறும் பிரதேசத்திற்கு [இப் பிரதேசமே புகழ்பெற்ற மக்காச்சோள மண்டலம் (corn belt)] ஏரிகரைத் துறைமுகமாகத் திகழ்கிறது. மேலே குறிக்கப்பெற்றுள்ள இரு தொழில்கள் மட்டுமே சிகாகோவின் முக்கியத்துவத்திற்குக் காரணமன்று. இவற்றை விட, மிச்சிகன் ஏரியின் தென்மேற்கு மூலையிலும், நாட்டின் மேற்கிலுள்ள கோதுமைப் பிரதேசம் மற்றும் கால்நடை வளர்ப்புப் பிரதேசம் ஆகியவற்றிற்குப் பணிபுரியும் இருப்புப் பாதைகள் இறுதியடையுமிடத்திலும், 'பெரிய ஏரிகளிற்' செல்லும் நீராவிக் கல வழிகள் இறுதியடையுமிடத்திலும் சிகாகோ அமைந்துகிடப்பதே அது அதிக முக்கியத்துவம் பெறக் காரண

நகரங்கள்		மக்கள்தொகை ஆயிரங்களில்					முக்கியச் செய்தொழில்
		1880	1900	1920	1930	1950	
ஆல்பனி	(நியூயார்க்)	90	95	115	127	134	உலோக சாமான்கள், சவுளிகள்
ஸிரச்யூஸ் (Syracuse)	,,	50	110	170	209	220	ஆடைகள்
பஃபலோ	,,	155	350	310	573	577	இறைச்சியைப் பெட்டிகளில் அடைத்தல், எஃகு, இரும்பு
ராச்செஸ்டெர்	,,	90	160	300	328	331	ஆடைகள், பூட்சுகளும் செருப்புகளும்
ஃபிலடெல்ஃபியா	(பென்ஸில்வேனியா)	850	1,300	1,800	1951	2,065	பலதரப்பட்டவை
ரீடிங்	,,	45	80	110	111	109	எஃகு
ஸ்க்ரான்டன்	,,	45	102	140	143	125	பட்டு
பிட்ஸ்பர்க்	,,	240	450	590	670	674	எஃகு, கண்ணாடி
அக்ரன்	(ஒஹையோ)	—	45	210	255	273	ரப்பர் டயர்கள்
கிளீவ்லண்ட்	,,	160	380	800	900	906	இரும்பு-எஃகு
டலீடோ	,,	50	130	240	291	301	உலோக உருக்கு-வார்ப்பு வேலைகள்
கொலம்பஸ்	,,	50	125	240	291	301	உலோக உருக்கு-வார்ப்பு வேலைகள்
டேய்டன்	,,	40	85	150	201	243	பணப்பதிவேடுகள்

ஸின்ஸினடி ,,	255	325	400	451	501	மின்சார,இரசாயனப் பொருள்கள்
யங்டவுன் ,,	—	—	—	170	168	இரும்பு-எஃகு
லூயிஸ்வில் (கென்டகி)	125	205	245	308	367	புகையிலை
டெட்ராய்ட் (மிச்சிகன்)	115	285	1,000	1,569	1,839	மோட்டார்கள்
கிராண்ட் ராபிட்ஸ் (மிச்சிகன்)	32	90	140	169	176	மரமறுப்பு, மரச்சாமான்கள்
ஃப்ளின்ட் ,,	—	—	—	156	163	—
இண்டியானாபொலிஸ் (இண்டியானா)	75	170	315	364	425	இறைச்சியைப் பெட்டிகளில் அடைத்தல்
பாஸ்டன் (மஸாசூஸெட்ஸ்)	360	560	750	781	791	சவுளிகள், சர்க்கரை
லோயெல் ,,	60	95	110	100	—	பருத்தி
வொர்செஸ்டெர் (Worcester) ,,	60	120	180	195	202	இரும்புச் சாமான்கள்,செருப்புகளும் மற்றக் காலணிகளும்
ஃபால் ரிவர் ,,	50	125	120	115	112	பருத்தி
லின் (Lynn) ,,	40	70	100	102	—	செருப்புகளும் மற்றக் காலணிகளும்
ஸ்ப்ரிங்ஃபீல்ட் ,,	—	60	130	150	163	இறைச்சியைப் பெட்டிகளில் அடைத்தல், இரும்புச் சாமான்கள்
ப்ராவிடென்ஸ் (ரோட் ஐலண்டு)	105	180	240	253	248	ரப்பர்ப் பொருள்கள்
ஹார்ட்ஃபோர்டு (கனெக்டிகட்)	40	80	140	164	177	இரும்புச் சாமான்கள், சிறிய ஆயுதங்கள்

நகரங்கள்	மக்கள்தொகை ஆயிரங்களில் 1880	1900	1920	1930	1950	முக்கியச் செய்தொழில்
நியூ ஹேவன் ,,	65	110	160	163	163	கனமான சாமான்கள்
நியூ யார்க் (நியூ யார்க்)	1,200	3,400	5,600	6,930	7,835	சவுளிகள், பலதரப்பட்டவை
ஜெர்ஸி ஸிட்டி (நியூஜெர்ஸி[1])	120	200	300	317	300	சர்க்கரை, புகையிலை
நேவார்க் (நியூஜெர்ஸி[1])	140	250	415	442	438	தோல்
பாட்டெர்ஸன் (நியூஜெர்ஸி[1])	50	105	135	139	139	பட்டு
சிகாகோ (இல்லினுய்)	500	1,700	2,700	3,376	3,606	இறைச்சியைப் பெட்டிகளில் அடைத்தல்
மில்வாகீ (விஸ்கான்ஸின்)	115	285	460	578	633	மாவு கொண்டு தயாரித்த மது பானங்கள்
மினியாபொலிஸ் (மின்னஸோட்டா)	47	205	380	464	517	மாவு அரைத்தல்
ஸெய்ன்ட் பால் ,,	41	165	235	272	309	ஃபர் சாதனங்கள் (fur goods), நூல் வெளியிடுந் தொழில்
ஸெய்ன்ட் லூயிஸ்(மொன்டாஞ)	350	575	770	822	853	புகையிலை, மாவு கொண்டு தயாரித்த மதுபானங்கள்
கான்ஸாஸ் ஸிட்டி ,,	55	165	325	400	453	உணவு பக்குவப்படுத்தல்
ஓமஹா (நெப்ராஸ்கா)	30	105	190	214	247	சாராயம் காய்ச்சி வடித்தல்

பால்டிமோர் (மேரிலாந்து)	330	510	735	805	940	பழங்களைப் பக்குவப்படுத்தல், ஆடைகள்
வாஷிங்டன் (கொலம்பியா மாவட்டம்)	180	280	440	487	798	—
ரிச்மாண்ட் (வெர்ஜீனியா)	65	85	170	183	230	புகையிலை
அட்லான்டா (ஜார்ஜியா)	37	90	200	270	327	பருத்தி
நியூ ஆர்லியன்ஸ் (லுயிஸியானு)	215	290	390	459	567	சர்க்கரை
பெர்மிங்ஹாம் (அலபாமா)	—	40	180	260	299	இரும்பு-எஃகு
மெம்ஃபிஸ் (டென்னஸி)	35	100	160	253	394	பருத்தி விதைப் பொருள்கள்
நாஷ்வில்' (டென்னஸி)	—	—	118	154	173	—
ஸான் அன்டோனியா (டெக்ஸாஸ்)	—	55	160	232	407	வர்த்தகக் கேந்திரம்
டல்லாஸ் ,,	—	45	160	260	434	பலதரப்பட்டவை
ஹௌஸ்டன் ,,	—	—	138	292	594	—
ஃபோர்ட்வொர்த் ,,	—	—	106	164	277	—
டென்வர் (கொலராடோ)	37	140	260	288	413	—
சியாட்டில் (வாஷிங்டன்)	—	80	315	366	462	மாவரைத்தல்
போர்ட்லண்ட் (ஒரீகன்)	—	90	260	302	371	மரம்
ஸான் ஃப்ரான்ஸிஸ்கோ (கலிஃபோர்னியா)	235	345	510	634	761	சர்க்கரை
ஓக்லண்ட் ,,	—	70	215	284	381	—

[1] இக் குறியிடப்பெற்ற நகரங்கள் யாவும் நியூயார்க் துறைமுகத்திற்கு வெகு அருகிலுள்ள சுற்றுப்புறங்களிலேயே அமைந்துள்ளன. லாங் ஐலண்டிலுள்ள (Long Island) புருக்லின் (Brooklyn) என்னும் பகுதியும் நியூயார்க் நகரோடு சேர்ந்ததாகும்.

நகரங்கள்	மக்கள்தொகை ஆயிரங்களில்					முக்கியச் செய்தொழில்
	1880	1900	1920	1930	1950	
லாஸ் ஏஞ்சலஸ் ,,	—	100	580	1,238	1,958	பழங்களைப் பெட்டிகளிலடைத்தல், திரைப்படம்
ஓக்லஹாமா ஸிடி (ஓக்லஹாமா)	—	—	91	185	242	—
ஸான் ட்யேகோ (கலிஃபோர்னியா)	—	—	75	148	321	—
மியாமி (ஃப்ளாரிடா)	—	—	—	110	247	உல்லாசத் தலம்
லாங்பீச் (கலிஃபோர்னியா)	—	—	—	142	244	—
ஜாக்ஸன்வில் (ஃப்ளாரிடா)	—	—	92	130	203	—
நார்ஃபோக் (வெர்ஜீனியா)	—	—	116	130	188	துறைமுகம்
ஸால்ட் லேக் ஸிட்டி (யூட்டா)	—	—	118	140	182	—
டல்ஸா (ஓக்லஹோமா)	—	—	72	141	181	எண்ணெய்
டெ மாயின் (அயோவா)	—	—	126	143	177	உணவைப் பக்குவப்படுத்தல்

இந்த அட்டவணையில் 1950-ல் 175,000 மக்கள்தொகை கொண்டிருந்த நகரங்கள் யாவும் அடங்குகின்றன. கிழக்கில் இருக்கும் சில தலங்களின் தாழ்வுற்றுவரும் முக்கியத்துவத்தை எடுத்துக்காட்டுவதற்காகவே இத்தகு நகரங்களும் மற்ற நகரங்களும் மேலேயுள்ள அட்டவணையில் கொடுக்கப்பெற்றுள்ளன.

மாகும். இத்தகைய சிறந்த சூழ்நிலைகள் இங்குக் காணப்பெறுவதால், ஈங்கிருந்து மற்றத் திசைகளுக்குச் செல்லும் இருப்புப் பாதைகளுக்கு முக்கியக் கேந்திரமாக இலகுகிறது. அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டு எஃகு கார்ப்பொரேஷனின் (United States Steel Corporation) இரும்பு-எஃகு உற்பத்தி நகரான கேரி (Gary —இண்டியானுவிலுள்ளது) மேற்கூறிய ஏரியின் தென்கோடியில் தேர்ந்தெடுக்கப்பெற்றதற்குக் காரணம், இந் நகரமே நாட்டின் கிழக்கு, தென்கிழக்குப் பகுதிகளிலிருந்து வருகையில் அடையப் பெறும் முதல் நகராகும் என்பதே.

மிஸௌரியும் மிஸிஸிபியும் கூடுமிடத்திலிருந்து சற்றுத் தொலைவில் அவ்வாற்றுப் பாட்டையின் கீழே மிஸௌரி மாகாணத்தில் அமைந்துள்ள ஸெய்ன்ட் லூயிஸ் என்னும் நகரம் மேற்கில் அமைந்துள்ள நெடுஞ்சாலைகளில் ஒன்றன்மீது வெகு காலமாகவே முக்கியத்துவம் பெற்றுவந்துள்ள ஒரு நகரமாகும். இந் நகரம் 19ஆம் நூற்றுண்டின் கடைசிப் பத்தாண்டுகட்கு முன்னர் வரையிலும் மிஸிஸிபி ஆற்றுப் படுகையின் தாழ்ந்த பகுதியில் ஒரு பாலமானது அவ்வாற்றைக் கடக்குமிடத்தே இருந்துவந்தது.

'இரட்டை நகரங்க'ளான மினியாபொலிஸும் ஸெய்ன்ட் பாலும் ஸெய்ன்ட் லூயிஸ் நகரத்திற்கு அடுத்தாற்போல் எழுந்தன. இவ்விரண்டும் வடமேற்கில் கோதுமை பயிரிடல் விரிவாகப் பெருகிய பின்னர்தான் தோன்றி வளர்ந்தன. மினியாபொலிஸ் நகரின்கண் இருக்கும் ஆலைகளைப்பற்றி முன்னரே குறிப்பிட்டோம். மிஸிஸிபி ஆற்றில் நடைபெறும் கப்பற் போக்குவரத்தின் தலையிடமாக ஸெய்ன்ட் பால் நகரம் வளர்ச்சிபெற்றது. ஒஹையோ ஆற்றின் வடக்குப் பெருவளைவினுக்கு வடக்கிலிருக்கும் சின்சின்னடி (Cincinnati-Ohio) நகர், பன்றி இறைச்சியைப் பெட்டிகளிலடைக்கும் துறையில் சிறந்து விளங்கிய நகரங்களுள் முதலாவதாகும்; வட, தென் திசைகளில் நீர்வழிப் போக்குவரத்தினது சிறப்பான அமைப்பின்மூலமும், இருப்புப்பாதை வசதிகள் வாய்ந்திருத்தலின்மூலமும் அதன் பொது வியாபாரத்துக்கு முக்கியத்துவம் பெருகிக்கொண்டே வருகின்றது. மற்ற முக்கியமான இருப்புப்பாதைக் கேந்திரங்கள்வருமாறு: இவற்றினுள் இண்டியானுவிலுள்ள இண்டியானுபொலிஸ் ஒன்று; அடுத்து வருவது விஸ்கான்ஸின் மாகாணத்திலுள்ள மில்வாகி (Milwaukee). இது மிச்சிகன் ஏரியில் அமைந்திருக்கும் துறைமுகங்களுள் இரண்டாவது முக்கியத்துவம் பெறுகின்ற ஒன்று. முன்னர் இது ஜெர்மானியர்களின் குடியிறக்கக் குவிமையமாக விளங்கிவந்தது; தற்போது இது பீர் (beer) பானத்

திற்குப் பெயர்பெற்றது. மிஸௌரி ஆற்றின் கரைமேல் வீற்றிருக்கும் ஓமஹா (Omaha)—நெப்ராஸ்கா (Nebraska) ஆறு அல்லது பிளாட் ஆறு (Platte) மிஸௌரி ஆற்றோடு சேருமிடத்திற்குச் சற்று மேலே, அதே அமயத்து நியூயார்க் மாநகரத்திலிருந்து ஸான்ஃப்ரான்ஸிஸ்கோவிற்குச் செல்லும் நெடும் இருப்புப் பாதைக்குக் குறுக்கே அமைந்துகிடக்கின்றது. அடுத்து, கான்ஸாஸ் ஆறும் மிஸௌரியும் கூடுமிடத்தில் மிசௌரியாற்றின் கரைமீது அமைந்திருப்பது கான்ஸாஸ் ஸிட்டியாகும் (Kansas City).

முந்தைய பக்கத்தில் கண்ட அட்டவணையின்படி, அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டில் மக்கள்தொகை பேரளவில் பெருகும் நகரங்கள் அனைத்தும் மேற்குப் புறத்திலேயே அமைந்துள்ளன; மேலும், அவை மேற்குப் பகுதியில் உற்பத்தியாகும் பொருள்களையே முக்கியமாகக் கையாளுபவையாகவுள்ளன. சிகாகோபற்றிய விவரம் முன்பே அறிந்த ஒன்றுதான். 1833-ல் நிருமாணிக்கப் பெற்றபோது அதில் சில குடிசைகள்மட்டுமே இருந்தன. ஓமஹா நகர் அமைந்துள்ள இடம் 1854ஆம் ஆண்டில் குடியிருப்புக்காக முதன்முதலில் தேர்ந்தெடுக்கப்பெற்றது. வட பசிஃபிக் இருப்புப் பாதை சுபீரியர் ஏரிப்பகுதியில் முடிவடையுமிடத்தில் இருக்கும் டியூலூத் (Duluth) நகரம் 1875ஆம் ஆண்டில் 2,500 மக்கள் மட்டுமே வாழ்ந்த சிற்றூராக இருந்தது. ரெட் ஆற்றுப் (Red River) பள்ளத்தாக்கின் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளைச் சார்ந்த பகுதிக்கு ஏரித்துறைமுகமாகத் திகழ்வதால், இந் நகரம் சிகாகோவைவிட அதிக அளவில் கோதுமை வியாபாரத்தில் ஈடுபட்டுள்ளது. வடகிழக்கு மின்னஸோட்டாவின் இரும்புக் கனிகளது பெரும்பகுதியை ஏற்றுமதி செய்யவும் இத் துறைமுகம் பயன்படுகிறது. டெட்ராயிட் (Detroit), அக்ரன் (Akron), டேய்டன் (Dayton) ஆகியவற்றின் விரைவான வளர்ச்சியைப் பற்றியும் ஈண்டுக் குறிப்பிடல் எவ்வகையானும் பொருந்தும். எவ்வாறெனில், இந் நகரங்களில் தோன்றிப் புகழொடு வளர்ந்துள்ள தொழில்கள் யாவும், முன்பொரு பக்கத்திற் கூறியது போன்று, சில குறிப்பிட்ட பொருள்களை உற்பத்தி செய்வதற்கெனச் சில குறிப்பிட்ட இடங்கள் எவ்விதக் குறிக்கோளுமின்றித் தேர்ந்தெடுக்கப்பெற்றதற்குச் சிறந்த எடுத்துக்காட்டுகளாகத் திகழ்கின்றன. ஆனால், மோட்டார்த் தொழில் சிறக்கும் டெட்ராயிட் நகரில் அத் தொழில் செழிக்கக் காரணம், அங்கு முன்னமேயே இருந்த மரவாகனங்கள் செய்யும் தொழில்தான். ஏராளமான கடின மரம், மூங்கில் முதலியவை கிட்டியமையும், விநியோகம் செய்தலுக்குச் சிறந்த வாய்ப்புகள் இருந்தமையுமே

மரத்தைக்கொண்டு ஆக்கப்பெற்ற வாகனங்களது தயாரிப்பைத் தூண்டின. அக்ரன் நகரின் ரப்பர் டயர் உற்பத்தித் தொழில் டெட்ராயிட் மோட்டார் தயாரிப்புத் தொழிலை ஒட்டியே வளர்ச்சி பெற்றதென்பது கூறாமலே வெளிப்படை.

கடந்த சில பத்தாண்டுகளில் அமெரிக்கத் தொழில் துறையில் குறிப்பிடத்தக்க மூன்று மாற்றங்கள் ஏற்பட்டுள்ளன. முதலாவதாக, மேற்கு நோக்கிய இடப்பெயர்ச்சியையும், அதன் விளைவான நியூ இங்கிலாந்தின் வீழ்ச்சியையும், டெக்ஸாஸ் மாநிலத்தின் பெருநகரங்களின் எழுச்சியையும், மேற்குக் கடற்கரை மாநகரங்களான லாஸ் ஏன்ஜலிஸ் (Los Angeles), ஸான் ஃப்ரான்ஸிஸ்கோ, சியாட்டில் (Seattle) ஆகியவற்றின் எழுச்சியையும் கூறவேண்டும். இரண்டாவதாக, நாட்டின் கைத்தொழில்கள் பல்துறைப்படுத்தப்பெற்றதைக் (diversification) குறிக்கலாம். இயந்திரங்கள், மின்சாரக் கருவிகள், மோட்டார்கள், ஆகாய விமானங்கள் ஆகியவை மொத்தத் தொழில் உற்பத்தியில் மூன்றிலொரு பங்காக இருக்கையில், மனிதனால் நூற்கப்பெற்ற நூலைப் பிரதானமாகக்கொண்ட நெசவுத் தொழில்கள் (textiles) 10 சதவீதமாகக் குறைந்தன. மூன்றாவது மாற்றமாக, இனி வரப்போகும் அட்டவணையொன்றிற் கண்டுள்ளபடி, செய்தொழிற் பொருள்களது ஏற்றுமதியின் அளவு ஏராளமாகப் பெருகியதைச் சுட்டலாம். இதன்மூலம் உலகெங்கும் அதன் ஏற்றுமதிச் சரக்குகள் விநியோகமாயின. இத்தகு வளர்ச்சியால் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் உலகின் ஒரு முக்கிய வல்லரசாக எழுந்தன.

அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் பெரும்பகுதியில் நிலவும் காலநிலை உடலுக்கும் உள்ளத்திற்கும் உவப்பூட்டுவதாக இராமையால், அமெரிக்க மக்கள் தமக்கு இன்பூட்டி மகிழ்வளிக்கும் காலநிலை வாய்ந்த ஃப்ளாரிடா, கலிஃபோர்னியா ஆகிய மாநிலங்களில் நீண்ட விடுமுறையைக் கழித்தற்கோ, ஓய்வு பெறுதற்கோ தங்கி விடுகின்ற உள்ளக்கிடக்கை கொண்டவராயுள்ளனர். இதுவே மியாமி (Miami, 247,000), லாங் பீச் (Long Beach, 244,000), ஸான் டியாகோ (San Diego, 321,000), பாஸடீனா (Pasadena, 104,000) ஆகியவற்றின் வியத்தகு மக்கள்தொகைப் பெருக்கத்திற்குக் காரணமாகும். கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ள பத்து நகரங்களும் 19ஆம் நூற்றாண்டின் இறுதியில் அயல்நாட்டு வர்த்தகத்தில் ஏற்றுமதி, இறக்குமதி ஆகியவற்றின் அளவைக்கொண்டு வரிசைப்படுத்தப்பெற்ற முக்கியப் பட்டினங்கள் (seaports) ஆகும். அவையாவன: நியூயார்க், பாஸ்டன், ஃபிலடெல்ஃபியா, நியூ

ஆர்லியன்ஸ், பால்டிமோர் (Baltimore), பியூஜெட் ஸௌண்ட் (Puget Sound), ஸான்ஃப்ரான்ஸிஸ்கோ, கால்விஸ்டன் (Galveston), நியூபோர்ட் நியூஸ் (Newport News), மொபைல் (Mobile). அயல் நாட்டு வாணிப அளவைப் பொறுத்தவரையில் நியூயார்க் ஈடு இணையற்றுத் திகழ்கிறது. மேற்குறிக்கப்பெற்ற காலத்தில் நியூயார்க் பட்டினத்தில் வந்திறங்கிய வெளிநாட்டு இறக்குமதி யின் அளவு மொத்தத்தில் 48% ஆகும்; அயல்நாடுகட்கு ஏற்று மதியான அளவு மொத்தத்தில் 46 சதவீதத்திற்கும் மேலாகும். 1914-ல் திறக்கப்பெற்ற பனமா கால்வாயின் காரணமாக அயல் நாட்டு வாணிபத்தைக் கையாளுதலைப் பொறுத்துப் பசிஃபிக் துறைமுகங்கள் பெருவளர்ச்சி பெற்றாலும் இன்னும் நியூயார்க் நகரத்திற்கு இணை நியூயார்க்கே. 1931–35ஆம் ஆண்டுகளில் நடைபெற்ற அயல்நாட்டு வாணிபஅளவைக்கொண்டு அமெரிக்கப் பட்டினங்களை வரிசைப்படுத்தின், அவை நியூயார்க், நியூ ஆர்லி யன்ஸ், கால்விஸ்டன், ஸான்ஃப்ரான்ஸிஸ்கோ, ஃபிலடெல்ஃபியா, பாஸ்டன், சியாட்டில், லாஸ் ஏன்ஜலிஸ் என்னும் வரிசையில் அமையும். 1949–50ஆம் ஆண்டிலும் இந்தப் பத்துத் துறை முகங்களே—ஆனால், சிறிது வேறுபட்ட வரிசையில்—தலைசிறந்து இலங்கின. கால்விஸ்டனும் ஹௌஸ்டனும் (Houston) ஒரே துறைமுகமாகக் கருதப்பெற்றனவென்றாலும், நியூயார்க்கே மொத்த வர்த்தகத்தில் 20 சதவீதத்திற்கும் மேற்பட்ட அளவைக் கொண்டது.

மெக்ஸிகோ வளைகுடாவில் அமைந்திருக்கும் துறைமுகப் பட்டினங்களை இடவசதிபெற்ற பெரிய துறைமுகங்களாக மாற்று வதை அங்கு நிலவும் சில இயற்கை நிலைகள் பெரிய இடையூறுகளா யிருந்து தடுக்கின்றன. நியூ ஆர்லியன்ஸின் பின்னிலம் (hinterland) இந் நாட்டிலிருப்பவற்றில் மிகப் பெரியதொன்று. பெரும் பான்மையான போக்குவரத்து நடைபெறுவதற்கு வசதியாக இருக்கும் இருப்புப்பாதை அமைப்புகள் ஏற்பட்டிருப்பதால், தற்போது இந் நகரது முக்கியத்துவம் மிகவும் பெருகியுள்ளது. ஈங்கிருந்த இடையூறுகளை இத்துறைமுகம் வியக்கத்தக்க வகையில் எதிர்த்து வெற்றிகொண்டு வளர்ச்சியுற்றது. 36 அடி ஆழமுள்ள கால்வாயொன்று நியூ ஆர்லியன்ஸ் துறைமுகம் உள்நாட்டுப் பகுதியோடு எளிதாகத் தொடர்புகொள்வதைச் சாத்தியமாக்கி யுள்ளது. குறைந்தது 5 அடி ஆழமேனும் கொண்ட ஐந்து கால் வாய்கள் மேற்கூறிய பெருங்கால்வாயைச் சுற்றுப்புறங்களிலுள்ள ஏரிகளோடும், தனித்துள்ள சில கால்வாய்களோடும் (bayous) வெவ்வேறு திசைகளில் இணைக்கின்றன. இந் நகரில் தானிய

மூட்டைகளைத் தூக்கும் இயந்திரங்களும் பருத்திக் கிடங்குகளும் பேரளவிலிருப்பதனால், இதுவே அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் முக்கியச் சந்தை கூடுமிடமாக அமைந்திருக்கிறது; சாக்குத் துணிகள், நெய், வாழை, பருத்தி, வெல்லப் பாகு ஆகியவற்றின் முக்கிய வியாபாரத் தலமாகவும், ஒரு பெரிய சர்க்கரை சுத்தி கரிப்புத் தொழிலின் இருப்பிடமாகவும் இருக்கிறது. அப்பலேச்சியன் மலைத்தொடர்களின் அமைப்பு, நியூ ஆர்லியன்ஸையும் நியூயார்க் நகரத்தையும் இருப்புப்பாதைகளின்மூலம் இணைப்பதை எளிதாக்குகிறது. ஆயின், இதைவிட முக்கியத்துவம் வாய்ந்த இணைப்பு, ஏறக்குறைய நேர் வடக்கே செல்லும் மத்திய இல்லினாய் இருப்புப்பாதைமூலம் 912 மைல் தொலைவிலிருக்கும் சிகாகோவுடன் ஏற்பட்டுள்ள இணைப்பாகும். இப் பாதையின் மூலம் வாழை, மற்றும் இறக்குமதியான பல பழவகைகள் முதலியவை நியூ ஆர்லியன்ஸிலிருந்து அனுப்பப்பெறுகின்றன. மேலும், ஆண்டின் துவக்கத்தில் நியூ ஆர்லியன்ஸின் சுற்றுப்புறங்களில் விளைந்த தோட்டப்பொருள்கள் யாவும் வடக்குநோக்கியும், ஜூலை மாதத்திலிருந்து அதே பொருள்கள் வடபகுதியிலுள்ள மாநிலங்களிலிருந்து நியூ ஆர்லியன்ஸிற்கும் அனுப்பப்பெறுகின்றன. கால்விஸ்டன் துறைமுகம் ஒரு மணற்குன்றின் (sandspit) மீது அமைந்திருப்பதால், கடும் உழைப்பிற்குப் பிறகு இம் மணல்மேட்டின் குறுக்கே கப்பற் போக்குவரத்து நடைபெறத் தக்க கால்வாயொன்று அமைக்கப்பெற்றுள்ளது. கால்விஸ்டன் துறைமுகத்திற்கும் ஸான் ஃப்ரான்ஸிஸ்கோவிற்கும் இடையிலுள்ள தொலைவு 2,130 மைல்களாகும்; ஆனால், நியூ ஆர்லியன்ஸ் பட்டினமோ ஸான் ஃப்ரான்ஸிஸ்கோவிலிருந்து 2,480 மைல் தொலைவில் உள்ளது. எனவே, இவ் வித்தியாசத்தின் காரணமாகக் கால்விஸ்டன், பெரிய இருப்புப்பாதைத் தொடரான தென் பசிஃபிக் இருப்புப்பாதை வழியில் சிறந்து விளங்கும் வளைகுடாத் துறைமுகங்களுள் முதலாவதாகப் பெருமையுடன் திகழ்கிறது. பின்னர்ச் சுற்றுப்புறங்களில் அமைந்துகிடக்கும் காயலின் கரை மீதிருந்த ஹௌஸ்டன் (Houston) துறைமுகம் அணுகுதற்கு எளிதாக மாறிற்று. இவ்விரு நகரங்களும், டெக்ஸாஸ் மாநிலத்து எண்ணெயும் மற்றும் பல பொருள்களும் ஏற்றுமதியாகும் முக்கியமான இரட்டைத் துறைமுகங்களாகச் சிறப்புடன் இயங்கி வருகின்றன. பனமா கால்வாய் அமைக்கப்பெறுவதற்கு முன்னர் ஹவாய் (Hawaii) தீவுகளிலிருந்து பாரிய அளவுகளில் இறக்குமதியாகிவந்த சர்க்கரை ஸான் ஃப்ரான்ஸிஸ்கோவிலிருந்து கால்விஸ்டனுக்கும், அங்கிருந்து நியூயார்க் போன்ற மற்றைக் கிழக்குப் பிரதேசத் துறைமுகங்கட்கும் ஏற்றுமதியாயிற்று.

நியூபோர்ட் (Newport—Rhode Island), வாஷிங்டன் (Washington—கொலம்பியா மாவட்டம்) புகையிலை ஏற்றுமதியில் சிறந்திருக்கும் ரிச்மண்ட் ((Richmond—Virginia), வில்மிங்டன் (Wilmington—வட கரொலினா), மர ஏற்றுமதியில் சிறந்த பென்ஸகோலா (Pensacola—ஃப்ளாரிடா), கோதுமை ஏற்றுமதியில் சிறப்பெய்திவரும் போர்ட்லண்டு (Portland—Oregon), வட பசிஃபிக் இருப்புப்பாதையின் இறுதிக் கட்டங்களில் ஒன்றானதும், ஃப்யூஜெட் ஸௌண்டிலுள்ளதுமான டகோமா (Tacoma-Washington) ஆகியவை அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டில் முக்கியத்துவம் சிறிது குறைந்த துறைமுகங்களாகும். கல்ஃப் (Gulf) பகுதியிலுள்ள மிகச் சிறந்த துறைமுகங்களுள் பென்ஸகோலா ஒன்றாகும். ஃப்ளாரிடாவின் மேற்குக் கரையிலிருக்கும் டாம்பா (Tampa) சுருட்டுத் தொழிற்சாலை நகரமாகும்; இத் துறைமுகத்தின் வழியே பாஸ்ஃபேட்டுகள் (rock phosphates) ஏற்றுமதியாகின்றன. ஃப்ளாரிடாவின் தென்கோடியிலிருக்கும் தீவில் அமைந்துள்ள கீ வெஸ்ட் (Key West) 140 மைல் தொலைவு நீண்டிருக்கும் கொத்துப்போன்ற அமைப்பின் (keys) தென்கோடியிடமாகும். 1912ஆம் ஆண்டு ஜனவரி மாதம் கீ வெஸ்டையும் முதல் நிலத்தையும் இணைக்கும் வகையில் ஓர் இருப்புப்பாதை அமைக்கப்பெற்றது ஈண்டுக்குறிப்பிடத்தக்கது. இதன் விளைவாகக் கீ வெஸ்ட், ஹவாணா செல்லும் படகு-புகைவண்டி மார்க்கத்தின் துவக்க நிலையமாக அமைந்துள்ளது. சிறிது காலம் சுழிந்து, இருப்புப்பாதை அமைப்பை அடுத்து வந்த மோட்டார்ப் போக்குவரத்து, இருப்புப்பாதைப் போக்குவரத்திற்கெனக் கட்டப்பெற்ற வாராவதிகளைப் (viaducts) பயன்படுத்தத் துவங்கி நல்ல முறையில் வளர்ந்துவருகிறது.

(அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் நடந்த ஏற்றுமதி இறக்குமதித் தொழிலில் முன்னரெல்லாம் அந்நிய நாடுகளின் ஆதிக்கமே மிகுந்திருந்தது. 1881—85ஆம் ஆண்டுகளில் மொத்த வர்த்தகத்தில் சராசரி 20 சதவீத அளவுதான் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகட்கு உரியதாயிருந்தது. பிரிட்டிஷ் நாட்டின் பங்குதான் மிக உயர்ந்ததாக இருந்தது. ஜெர்மனி, நார்வே, இத்தாலி ஆகியவை அமெரிக்காவிற்கு அடுத்தபடியான இடங்களைப் பெற்றன. மேனுளிலெல்லாம் ஒரு கப்பல் அமெரிக்காவிலேயே கட்டப்பெற்றதாக இருந்தாலன்றி, ஓர் அமெரிக்கருக்கு உரிமையானது என்று அதைப் பதிவுசெய்ய முடியாதிருந்தது. 1914ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு மாதம் விதிக்கப்பெற்ற காங்கிரஸ் சட்டம் ஒன்றின்படி அத் தடை நீக்கப்பட்டது. அமெரிக்க மாலுமிகளுக்குக் கொடு

பட்டுவந்த மிகுதியான கூலி (wages), அந்நிய நாடுகளிலிருந்தும் அந்நிய நாடுகளுக்கும் வர்த்தகம் நடத்துவதில் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் மற்றநாடுகளுடன் வர்த்தகப்போட்டியில் ஈடுபடுவதைத் தடை செய்தது. அமெரிக்காவிலேயே பதிவாகிய கப்பல்களின் மூலம் நடைபெற்ற அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டு ஏற்றுமதி இறக்குமதி வர்த்தகத்தின் (பல வருடங்களில் பதிவாகியது) சதவீத அளவுகள் பின்வருமாறு: 1860 ஜூனில் 66·5%; 1870-ல் 35·6%; 1880-ல் 17·4%; 1900-ல் 9·3%; 1914-ல் 9·7%.

முன்பே குறிப்பிட்டவாறு முதல் உலகப் போருக்குப் பிறகு கப்பல் கட்டுந் தொழிலில் நிகழ்ந்த பெருமுன்னேற்றத்தின் விளைவாக அமெரிக்கக் கப்பல்கள்வழி நடந்த ஏற்றுமதி இறக்குமதி அளவு 1915 ஜூனில் 21·9 சதவீதமாகவும், 1919 டிசம்பர் 31-ல் 36·4 சதவீதமாகவும் இருந்தது. பெரிய ஏரிகளில் நடந்த வர்த்தகமும் இதனுள் அடங்கியதே. பிற்காலத்தில் இந்த அளவானது குறையத் துவங்கியது; ஆயினும், போரிடைக் காலத்தில் (interwar years) மொத்தத்தில் சுமாராக மூன்றில் ஒரு பங்காக இருந்தது. அமெரிக்கக் கொடியின்கீழ் நடந்த வெளிநாட்டு வர்த்தகத்தில் ஈடுபடுத்தப்பெற்றிருந்த பொருள்களின் அளவு 1914 ஜூன் 30-ல் 1·1 மி. குரோஸ் டன்களுக்கும் குறைவாகும்; 1919-ல் 6·67 மி.; 1925-ல் 8·15 மி.; 1930-ல் 6·30மி. ஆகும். 1935-ல் இந்த அளவானது 4·59 ஆகத் தாழ்ந்தது. ஆனால், கடற்கரை வியாபாரத்திலும் மீன் பிடிப்பிலும் ஈடுபடுத்தப்பெற்ற 10 மி. டன் அளவு இதனுள் சேர்க்கப்பெறவில்லை. இரண்டாவது உலகப் பெரும்போரின்போது இத் தொழில் உயரத் துவங்கியது. 1951-ல், அவசரத்திற்கெனப் பாதுகாப்பாக வைத்திருந்த கப்பல்களையும் (reserve vessels) சேர்த்து, வர்த்தகக் கப்பல்களின் எண்ணிக்கை 4,909 ஆகும். இதில் நீராவிக் கப்பல்களும் மோட்டார்க் கப்பல்களும் இருந்தன. இதன்வழியாக வியாபாரம் செய்யப்பெற்ற பொருள்களின் அளவு 27 ⅓ மி. குரோஸ் டன்களாகும். இது உலக மொத்தத்தில் ஏறக்குறைய மூன்றில் ஒரு பங்காகும். இதையடுத்து இத் தொழிலில் திரும்பவும் ஒரு மந்த நிலை ஏற்பட்டுள்ளது.

முதல் உலகப் போருக்கு முற்பட்ட ஆண்டுகளிலெல்லாம் இறக்குமதிச்சரக்குகளைவிட ஏற்றுமதிச்சரக்குகளின் அளவு மிகவும் அதிகமாக இருந்ததற்கு அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் கட்டப்பெற்ற கப்பல்களது தரக்குறைவே ஒரு வகையில் காரணமாக இருந்தது என்பதை இங்குக் குறிப்பிடலாம். ஏனெனில், ஏற்றுமதிச் சரக்குகளைக் கடல்கடந்து எடுத்துச் செல்வதற்கு ஆகும்

அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் சிறப்பான இறக்குமதிச் சரக்குகள்

—	மொத்த மதிப்பின் சராசரி அளவு					
	1924	1926-30	1931-35	1936-40	1950	1957
உணவுப் பொருள்கள்	24·0	20·8	19·0	12·7	29·0	23·6
காப்பி	6·9	7·0	8·4	2·6	12·0	10·7
பழங்களும் கொட்டைகளும்	2·0	2·1	2·9	1·1	1·9	1·5
கரும்புச் சர்க்கரை	10·1	5·1	6·8	2·6	4·2	4·0[1]
மூலப்பொருள்கள்	44·5	34.1	18·6	15·4	27·0	33·8
பட்டு (கச்சா)	9·3	9·2	6·9	2·1	0·2	0·2
ரப்பர் (சுத்தப்படுத்தப் பெறாதது)	4·8	7·1	3·6	3·9	5·0	2·8
மரக்கூழ்	—	2·2	3·5	1·5	2·6	2·0
வெள்ளீயம்	—	2·2	2·5	1·6	2·2	1·0
தோல்கள் (பதனிடப் பெறாதவை)	2·1	2·9	2·1	1·0	1·3	0·4
ஃபர், ஃபர் பொருள்கள்	2·2	2·8	2·0	1·3	1·2	0·6
மரம், மரத்தால் தயாரிக்கப்பெற்ற செய்தொழிற் பொருள்கள்	3·1	2·4	1·9	0·8	4·0	3·3
செப்பு (செய்தொழிலில் ஈடுபடுத்தப் பெறாதது)	—	2·7	1·7	0·9	2·7	0·5
பெட்ரோலியம்	2·0	3·3	1·7	0·9	6·5	7·6
செய்தொழிற்பொருள்கள்	21·5	37·8	27·0	18·5	39·8	37·3
அச்சுக்கு உதவும் தாள்,	2·8	3·4	5·1	2·2	5·2	5·1
சணல், செய்தொழிற் பொருள்கள்	—	2·3	2·0	0·9	1·4	0·8
தங்கமும் வெள்ளியும், செய்தொழிலில் ஈடுபடுத்தப்பெறாதவை	9·8	7·3	35·2	52·5	3·0	5·3[2]

[1] பீட்சர்க்கரை; சர்க்கரைப் பொருள்கள் ஆகியவற்றையும் சேர்த்து.

[2] தங்கச் செங்கல்கள், நாணயங்கள், செறிவுகள் (concentrates) முதலிய இறக்குமதிச் சரக்குகளின் மதிப்பு (1957-ல் 271 மி. டாலர்களெனவும், வெள்ளியில் நடைபெற்ற பொது வியாபாரத்தின் மதிப்பு 158 மி. டாலர்களெனவும் குறிக்கப்பெற்றது).

—	மொத்த மதிப்பின் சராசரி அளவு 1924	1926-30	1931-35	1936-40	1950	1957
மொத்த மதிப்பு ஆயிரம் மில்லியன் டாலர்களில் [1]	4·0	4·3	2·6	5·2 [3]	9·1 [3]	12·9[2] [3]
நாடுகள் [4]						
கனடா	11·1	11·7	11·3	14·5	22·1	22·6
ஜப்பான்	9·4	9·4	8·7	6·6	2·1	4·7
ஐக்கிய அரசு	10·2	8·0	6·9	6·7	3·8	5·9
பிரேஸில்	5 0	4·9	5·5	4·3	8·1	5·3
ஃபிலிப்பீன் தீவுகள்	2·7	2·9	5·3	4·1	2·7	2·0
ஜெர்மனி	3·9	5·3	5·0	2·4	1·2	4·6
மலேயா	4·1	6·1	4·7	7·6	3·5	1·5
க்யூபா	10 0	5·1	4·5	4·8	4·6	3·7
ஃபிரான்ஸ்	4·1	3·8	3·4	2·4	1·5	2·0
மெக்ஸிகோ	4·6	3·1	2·3	2·3	3 6	3·4

[1] பரிவர்த்தனை விகிதம் (1924—49) £ 1 = $ 4·8666; 1949 செப்டம்பர் முதல் £ 1 = $ 2·80.

[2] வியாபாரச் சரக்குமட்டும்.

[3] இக் குறிக்குக் கீழே கொடுக்கப்பெற்ற அளவுகள், வெள்ளியையும் தங்கத்தையும் தவிர, மற்றை வியாபாரச் சரக்குகள்பற்றிய விவரங்கள்.

[4] அட்டவணையில் கொடுக்கப்பெற்ற நாடுகளுடன்கூட, 1957-ல் அமெரிக்கா இறக்குமதி செய்த மற்ற நாட்டுப் பொருள்களின் சதவீத அளவு; வெனெஸ்வெய்லா (Venezuela) 6·9 % (கனடாவுக்கு அடுத்தபடியாக விளங்குவது); கொலம்பியா 3 %; நெதர்லாந்தைச் சேர்ந்த ஆன்டிலீஸ் தீவுகள், பெல்ஜியம்-லக்ஸெம்பர்க் (Belgium-Luxembourg) ஆகிய ஒவ்வொன்றும் 2 %-க்குச் சிறிது அதிகம்.

செலவில் பெரும் பகுதியை அமெரிக்காவும், ஒரு சிறு பகுதியை மட்டிலுமே அந்நிய நாடுகளும் ஏற்றுக்கொண்டன. இந்த அதிகச் செலவை ஈடுகட்டும்பொருட்டு ஏற்றுமதியின் அளவும் அதிகரித்தது. ஏற்றுமதியின் அளவு இறக்குமதியைக் காட்டிலும் மிகுந்திருப்பது இந்த அதிகச் செலவைக் குறித்துக் காட்டுகிறது. இத்தகு நிலை உலகப் போர்வரைதான் நிலவிற்று. போருக்கு முன்பு கடன் வாங்கும் நாடாக இருந்த அமெரிக்கா, போருக்குப் பின்பு கடன்கொடுக்கும் நாடுகளில் முதலாவதாக மாறிற்று; இந் நிலையிலேயே தற்போதும் இருந்துவருகிறது.) அலாஸ்காவின் 'புறப் பகுதிகளையும்' (outlying territories), ஹவாய்த் தீவுக்கூட்டங்

அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள்; தேசீய ஏற்றுமதிகள்

—	மொத்த மதிப்பின் சராசரி அளவு					
	1924	1926-30	1931-35	1936-40	1950	1957
உணவுப் பொருள்கள்	19·8	14·9	10·6	9·1	12·6	10·8
பழங்களும் கொட்டைகளும்	2·2	2·6	4·3	2·3	0·9	1·2
கோதுமையும் மாவும்	7·3	4·9	2·0	1·7	4·5	4·1
கொழுப்பும் பதிவிகளும்	—	2·1	1·6	0·6	1.1	0·3
மூலப்பொருள்கள் முதலியன	45·1	22·5	25·2	18·6	17·4	22·8
பருத்தி (கச்சா)	21·1	16·2	19·0	8.7	9·5	5·1
பெட்ரோலியம் (சுத்தி செய்தது)	8·7	10·0	9·0	10·6	4·6	3·8
புகையிலை (கச்சா)	3·6	3·1	5·2	3·4	2·3	1·7
மரம், மரத்தாலான பொருள்கள்	3·2	3·2	2·8	1.9	0·7	0·7
நிலக்கரி	2·5	2·5	2·4	2·1	2·6	4·0
செப்பு	3·4	3·0	1·7	2·7	0·8	1·1
செய்தொழிற்பொருள்கள்	31·3	54·9	47·6	69·9	63·7	62·3
இரும்பும் எஃகும்	10·4	5·1	4·4	8·3	4·4	5·4
மோட்டார்களும் அவற்றின் உறுப்புகளும்	5·2	8·5	7·1	8·4	6·7	6·9
மின்சாரக் கருவிகளும் பொறிகளும்	1·9	2·2	3·1	3·3	4·0	4·6
விவசாயக் கருவிகளும் பொறிகளும்	—	2·4	1·2	2·1	1·0	0·6
மற்றைப் பொறிகளும் கருவிகளும்	—	6·1	6·0	14·3	18·1	15·1
பருத்தி நூலாடைகள்	3·0	2·6	2·3	1·9	2·4	0·8
தங்கமும் வெள்ளியும், அவற்றின் வகைகளும், செய்தொழிலில் ஈடுபடுத்தப்பெறுதவையும்	3·7	5·9	15·0	0·8	5·0	4·1[1]

[1] தங்கக் கட்டிகள், நாணயங்கள் முதலியன 168 மி. டாலர்கள்; வெள்ளியில் பொது வியாபாரம் 12 மி. டாலர்கள்.

—	மொத்த மதிப்பின் சராசரி அளவு					
	1924	1926-30	1931-35	1936-40	1950	1957
மொத்த மதிப்பு 1,000 மி. டாலர்களில்[1]	4·7	5·1	2·4	3·2	10·8	20·6[2]
நாடுகள்[5]				[3]	[3]	[3]
ஐக்கிய அரசு	21·4	17·6	18·5	18·7	5·0	5·3
கனடா	13·6	17·1	14·5	15·9	19·4	18·5
ஜப்பான்	5·5	5·1	8·4	7·4	4·1	5·9
ஜெர்மனி	9·6	8·3	6·5	2·4	4·3	4·6
ஃபிரான்ஸ்	6·1	5·2	5·9	5·4	3·2	2·8
இத்தாலி	4·1	3·0	3·0	1·9	3·3	3·2
நெதர்லாந்து	3·3	2·8	2·6	2·3	2·2	2·7
பெல்ஜியம்	2·5	2·2	2·5	2·0	2·6	2·0[4]
மெக்ஸிகோ	2·9	2·6	2·4	2·7	5·0	4·3
கியூபா	4·4	2·8	2·0	2·5	4·4	3·0

[1] பரிவர்த்தனை விகிதம் (1924-லிருந்து 49வரை) 1 பவுண்டு (£ 1)= 4·866 டாலர்கள் ($); 1949 செப்டம்பர் முதல் 1 பவுண்டு=2·80 டாலர்கள்.

[2] வியாபாரச் சரக்குகள் மட்டும்.

[3] இக் குறிக்குக் கீழே கொடுக்கப்பெற்ற விவரங்கள் யாவும் தங்கம், வெள்ளி தவிர மற்ற வியாபாரச் சரக்குகளது ஏற்றுமதியின் சராசரி.

[4] பெல்ஜியம், லக்ஸம்பர்க்.

[5] அட்டவணையில் கொடுபட்டுள்ள நாடுகளுடன்கூட, வெனெஸ்வெய்லா 1957-ல் ஏற்றுமதியில் 5 சதவீதத்தையும், பிரேஸில், இந்தியா ஆகிய ஒவ்வொன்றும் 2%-க்குச் சிறிது அதிகமாகவும் ஏற்றுக்கொண்டன.

களையும், போர்ட்டோ ரிகோ (Puerto Rico), பனமா கால்வாய்ப் பிரதேசம், வெர்ஜின் தீவுகளிற் சில, பசிஃபிக் மாகடலிலுள்ள குவாம் (Guam) சமோவா தீவுக்கூட்டத்திலுள்ள ட்யூடுயிலா (Tutuila) என்னும் இரு சிறு தீவுகள் ஆகிய பரப்புகள் எல்லாம் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகட்கு உரித்தானவை. 1898-ல் நடந்த ஸ்பானிய-அமெரிக்க யுத்தத்திற்குப் பின்பு ஸ்பெயினிடமிருந்து போர்ட்டோ ரிகா[1]வும், அதே ஆண்டில் ஹவாய்த் தீவுக்கூட்டங்களும் அமெரிக்காவின்கீழ்க் கொணரப்பெற்றன. வெர்ஜின் தீவுகளில் பெரும்பாலானவை 1917-ல் டென்மார்க்கிடமிருந்து வாங்கப்பெற்றன.

[1] இதை அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளுடன் இணைந்த காமன்வெல்த் எனக் குறிப்பதுண்டு.

அலாஸ்கா[1] கனடா வின்வடமேற்கில் அமைந்துள்ளது. இது 1867-ல் ருஷ்யாவிடமிருந்து வாங்கப்பெற்றது. இதன் பரப்பளவு 571,000 சதுர மைல்களாகும் (பிரிட்டனின் அளவைப் போல் ஆறு மடங்கிற்குச் சற்று மேற்பட்டது). 1950-ல் இதன் மக்கள்தொகை 129,000. எழில் பொருந்திக் கம்பீரமாக அதிர்ந்தோடும் யூகான் (Yukon) பேராறு இப் பகுதியை ஊடறுத்துச் செல்கிறது. இம் மாநிலம் ஃபர், ஸால்மன், மரம், தாதுப்பொருள்கள் ஆகிய வியாபாரப் பொருள்களைப் பாரிய அளவில் உற்பத்தி செய்கிறது. தங்க வைப்புகள் நார்ட்டன் ஸௌண்டிற்கு (Norton Sound) வடபுறத்தே ஏறக்குறைய யூகான் பேராற்றின் முகத்துவாரத்திற்கு எதிரில் நோம் (Nome) என்னுமிடத்திலும், டிரெட்வெல் சுரங்கம் (The Treadwell Mine) உள்ள டக்ளஸ் தீவிலும் (Douglas Island), ஜுனோவிற்கு (Juneau) எதிர்ப்புறத்தே 58° 15′ வடக்கிலும், மற்றுஞ் சில இடங்களிலும் அமைந்து கிடக்கின்றன; [ஜுனோவிற்கு எதிர்ப்புறத்தேயுள்ள சுரங்கம் முதலில் குவார்ட்ஸ் (quartz) வெட்டியெடுப்பதில் சிறந்திருந்தது. பிறகு அதுவொரு காலத்தில் பெருகும் தறுவாயில் நின்றுவிட்டது. இதுவே தங்கச் சுரங்கங்களில் உலகிலேயே மிகப் பெரியதாக இருந்துவந்தது]. தாமிரம் (copper) தாதுப் பொருள்களுள் தலைசிறந்த ஒன்று. 58 ஆவது அட்சரேகைக்குத் தெற்கே முதல் நிலத்திற்கு விளிம்பு கட்டினாற்போல் அமைந்திருக்கும் எண்ணரிய தீவுகளில் நிலக்கரிப் படிவுகள் இருப்பதாகத் தெரிகிறது. ஆயினும், இவற்றை அகழ்ந்தெடுக்கும் வேலை அதிகமாக நடைபெறுதுள்ளது. மரக்கூழ் உற்பத்தியில் அலாஸ்கா குறிப்பிடத்தக்க சிறப்புடையது. மேலும், தற்போது முன்னேறிவரும் ஃபர் அளிக்கும் பிராணிகளின் (நீலநரி—blue fox, ரெய்ன்டீர்—reindeer, ஸீல்—seal) வளர்ப்புக் குறிப்பிடத்தக்கது.

மெக்ஸிகோ

அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளுக்குத் தெற்கே லத்தீன் அமெரிக்கா (Latin America) அமைந்துள்ளது. இதில் அடங்கியிருக்கும் இருபது நாடுகளில் ஸ்பானியர், போர்ச்சுகீசியர் அல்லது மற்றை ஐரோப்பிய நாட்டுக் குடிகள் சிலருடைய செல்வாக்கு ஓங்கியிருக்கிறது. தென் அமெரிக்காவில் மிதமான வெப்பநிலை நிலவும் தென்பகுதியைத் தவிர மற்றப் பிரதேசங்களி

[1] 1959-ல் இது அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் 49ஆம் மாநிலமாக்கப் பெற்றது. ஹவாய்த் தீவுகள் இதே ஆண்டில் சிறிது காலத்திற்குப் பின்னர் 50ஆம் மாநிலமாக மாற்றப்பெற்றன.

லுள்ள மக்கள் இரத்தப் பிரிவின்படி ஏறக்குறைய முழுதும் அல்லது ஓரளவிலேனும் அமெரிக்க இந்தியர்களாக உளர்.

மேற்கூறப்பெற்ற நாடுகளில் முதலாவது மெக்ஸிகோ. இது கிரேட் பிரிட்டனைப்போல் எட்டு மடங்கிற்கும் அதிகமான பரப்புடையது. டெக்சாஸ் மாநிலத்தைப் போல் ஏறக்குறைய மும்மடங்கு பெரியது. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் எல்லையிலிருந்து துவங்கி அயனமண்டலப் பகுதியில் தெற்கு நோக்கிக் குறுகித் திரும்பவும் யூகட்டான் (Yucatan) தீபகற்ப எல்லைக்கு அருகே விரிந்து பரந்துள்ளது. இந் நாட்டின் நீளம் 2,000 மைல்கள். இதற்கும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகட்கும் இடையே ஓடும் எல்லை 1,500 மைல்கட்கும் மேலாக நீண்டுகிடக்கிறது. இந் நாட்டுக் கடற்கரையின் நீளம் 6,000 மைல்கள்.

1957ஆம் ஆண்டில் இதன் மக்கள்தொகை 31·5 மி. இதில் 10% ஐரோப்பியக் குடிகளாவர்; 30% தூய இந்தியப் பரம்பரையினர்; மிகுதியாயிருக்கும் 60% இந்தியரும் ஐரோப்பியரும் கலந்த மெஸ்டிஸோ (Mestizo) குடிகளாவர். இதன் அரசாங்கமும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டு அரசாங்கத்தைப் போன்றதே. அரசியல் அமைப்பில் இந் நாடு ஒரு சமஷ்டிக் குடியரசு. வயதுவந்தோர் எல்லாரும் வாக்குரிமை பெறுகின்ற ஜீவாதாரச் சட்டம் கொண்டது இந் நாடு. ஆயின், மொத்த மக்கள்தொகையில் 65% எழுத்தறிவு அற்றவர்கள். மெக்ஸிகோ நாடு ஆற்றல் மிக்க சர்வாதிகாரிகளின் தலைமையின்கீழ்தான் முன்னேறிவந்திருக்கிறது.

இதன் மொத்தப் பரப்பு 760,000 சதுர மைல்கள். இதில் 34 % மேய்ச்சல் நிலம்; 10% பயிரிடக்கூடியது; 20% காடுகள் நிரம்பியது; 4% பயன்படக்கூடியது; 32% பாழ்நிலம். நிலங்களெல்லாம் சொத்துகளாகப் போற்றப்பெற்றுப் பெரிய பெரிய தோட்டங்களாக (estates) இருந்துவந்த காலம் ஸ்பானியக் காலனியாட்சிக் காலந்தான். ஹாஸியெண்டாஸ் (haciendas) எனப்பெற்ற இப் பெருந் தோட்டங்கள் பெருஞ்செல்வர் சிலருடைய உரிமையாயிருந்தன; இவற்றுட் சில இன்னும் இருந்துவருகின்றன. ஆயின், இஜிடோஸ் (ejidos) எனப்பெறும் சமுதாயப் பண்ணைகளும் கிராமங்களுமே தற்காலத்தில் பெரும்பான்மையாகக் காணப்பெறுபவை. இவற்றிற்கென்று 65 மில்லியன் ஏக்கர்களுக்கு மேற்பட்ட நிலம் (100,000 சதுர மைல்) தனியே ஒதுக்கப்பட்டு, 1945-ல் 2 மில்லியன் குடும்பங்கட்கிடையில் பங்கிடப்பெற்றது. நிலத்தில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களில்

அரைப் பங்கிற்குச் சிறிது குறைந்த அளவினர் இத்தகைய இஜிடோஸ் பகுதிகளிலேயே நிலைத்திருக்கின்றனர்.

இந் நாட்டில் அடங்கியிருக்கும் பலவகையான பிரதேசங்கள் பெரும்பாலும் மலைத்தொடர்களாலேயே பிரிபட்டுள்ளன. இப் பிரதேசங்களுள் முக்கியமான ஒன்று சிறப்புப் பொருந்திய மத்திய பீடபூமியாகும். இப் பீடபூமி பல நூற்றாண்டுகளாக இந் நாடு ஒரே அரசியல் பிரிவாக அமைந்து இயங்குதற்குக் காரணமாக உள்ளது. இயற்கையமைப்பின் அடிப்படையில் இந் நாடு முழு அல்லது அரைகுறைப் பாலைப்பகுதியால் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளிலிருந்து பிரிக்கப்பெற்றுள்ளது. இதன் கிழக்குப் புறத்தில் ரியோ கிராண்டு (Rio Grande) ஆறு சிறந்த எல்லையாக அமைகிறது.

பிரதேச ஆய்வு: மெக்ஸிகோ நகரைச் (Mexico City) சூழ்ந்தமைந்ததும், சிறப்பான சூழ்நிலைகள் வாய்ந்ததுமான மத்தியப் பீடபூமி மெக்ஸிகோவின் மொத்தப் பரப்பில் சுமார் $\frac{1}{6}$ பங்குப் பரப்பே உடையதாயிருந்தாலும், மொத்த மக்கள்தொகையில் பாதிக்கு மேற்பட்டோரைக் கொண்டிருக்கிறது. மேலும், இந் தொகையிற் பெரும்பான்மையோர் வெள்ளையினத்தவரேயாவர்; அதிலுஞ் சிறப்பாக ஸ்பானியர்களே. இம் மக்கள் 1519—21-ல் அஸ்டெக் பேரரசைக் (Aztec Empire) கார்டெஸ்ஸின் (Cortez) தலைமையின்கீழ் வீழ்த்திய ஸ்பானியரின் வமிச பரம்பரையில் வந்தவர்களேயாவர். இப் பீடபூமி கடல் மட்டத்திலிருந்து ஏழாயிரம் அடிக்குமேல் அமைந்திருக்கிறது. கிழக்கிலும் மேற்கிலும் கரடுமுரடான மலைத்தொடர்களால் வரையறுக்கப் பெற்றுள்ள இப் பீடபூமி எரிமலைத் தோற்றுவாய்களாயிருந்த மலைகளினிடைச் சிக்கிய பல கொப்பரைப் பள்ளங்களாலாகியது. மேலும், மெக்ஸிகோவின் மத்திய பீடபூமி எப்போதும் பனியால் மூடிக்கிடக்கும் வண்ணம் உயர்ந்துள்ள எரிமலைக் கூம்புகள் சிலவற்றையும் ஏரிகள் சிலவற்றையும் கொண்டது. இத்தகைய ஏரிகள் மெக்ஸிகோவின் பெரும் பள்ளத்தாக்கில் காணப் பெறுகின்றன. அயனமண்டலத்தில் இருப்பினும், இக்கொப்பரைத் தாழ்வுகள், பெரும்பான்மையான பிற மிதமண்டலப் பிரதேசங்களில் நிலவும் காலநிலையைவிடச் சிறந்ததும், முழுவதும் மிதமண்டலத்திற்கே உரியதுமான காலநிலையைத்தான் அனுபவித்துவருகின்றன. இங்கு வெப்பமிக்க கோடையோ, குளிர் மிக்க மாரிக்காலமோ இல்லை. 55°F-க்கும் 65°F-க்கும் இடைப்பட்ட மிதமான வெப்பநிலைதான் வருடத்தின் எல்லாப் பருவங்

களிலும் நிலவுகிறது. பகல் நேரங்கள் வெதுவெதுப்பானவை; இரவுகள் குளுமை பொருந்தியவை. நடுப்பகலில் வெயில் சிறிது அதிகம். எப்போதாவது இரவுகள் உறைபனியுடையனவா யுள்ளன. ஆண்டிற்குச் சராசரியாக 30 அங்குல அளவில் பெய் யும் மழை பெரும்பாலும் ஏப்ரல், அக்டோபர் மாதங்களுக் கிடையேதான் பெய்கிறது. இந்த அளவு பயிர்த் தொழிலுக்குப் போதுமானதாக இருப்பினும், வரட்சிக் காலத்தில் பயிர்கள் நீரின்றித் தவிக்கின்றன. அதிக மழையளவுமூலமும், சுற்றியுள்ள மலைகளிலிருந்து பனியுருகிவருவதாலும் நீரைப் பெறும் ஆறுகள் மேற்கூறிய கொப்பரைத் தாழ்நிலங்களில் பாய்ந்தோடும் இடங் களிலேயே பாசனம் நடைபெற்றுவருகிறது.

முக்கியப் பயிரும் உணவுப் பொருளுமான மக்காச் சோளம் விளையும் பரப்பு மற்றெல்லாப் பயிர்களும் விளையும் நிலத்தின் பரப்பளவைக் காட்டிலும் அதிகம். உலகத்தின் வேறெந்த நாட்டி லும் இத்துணைப் பங்குப் பரப்பில் அது பயிராவதில்லை. மத்தியப் பகுதியில் சிறப்பாகக் குறிப்பிடக்கூடிய மற்றைப் பயிர்கள் கோதுமை, பார்லி, பீன்ஸ், உருளைக்கிழங்கு முதலியனவும், மாட்டுத் தீவனமாகப் பயன்படும் லியூசெர்ன் (lucerne) எனப் பெறும் அல்ஃபால்ஃபா (alfalfa) ஆகியவை. மேய்ச்சல் தரை களிற் பெரும்பாலானவை மலைகளின் வளமற்ற கீழ்ச்சரிவுகளி லேயே காணப்பெறுகின்றன. மத்தியப் பீடபூமியின் சிறப்புப் பயிரும், வரட்சியைத் தாங்குவதும், மெக்ஸிகோவிற்கே உரியது மான அகேவ் (agave) எனப்பெறும் பயிர்வகையும் மேற்கூறிய சரிவுகளிலேயே பயிராகின்றது. அகேவ் பயிர் நீண்ட, குறுகிய, தடிப்பான இலைகளைக் கொண்டிருக்கும்; செஞ்சுரி தாவரம் (century plant) இவ்வகைக்கு ஓர் எடுத்துக்காட்டு. இவற்றி லிருந்து கிடைக்கும் சாற்றுக்காகவே இத் தாவரங்கள் வளர்க்கப் பெறுகின்றன. நொதித்தல்மூலம் தயாராகும் பல்க் (pulque) என்னும் ஒரு பானத்தின் உற்பத்தியில் இச் சாறு பயன்படுகிறது. இதன் வேரிலிருந்து மெஸ்கல் (mescal) எனப்பெறும் திரவம் காய்ச்சி வடிக்கப்பெறுகிறது. இப் பயிரின் உற்பத்தியில் ஓரள வானது நீண்ட, உறுதியான மாகுவே (maguey) என்னும் நார் தயாரிக்கப் பயன்படுத்தப்பெறுகிறது. பின்னற் பாய்களும் மற்றப் பொருள்களும் இந் நாரைக்கொண்டு தயாரிக்கப்பெறுகின்றன.

மத்திய மெக்ஸிகோ பல காலமாகத் தாதுப்பொருள் வளத் தில் சிறந்து நிற்கின்றது. தாதுப்பொருள்கள் எரிமலைப் பாறை களோடு சேர்ந்து அகப்படுகின்றன. அஸ்டெக் அரசு நடந்த

காலத்தில் அஸ்டெக் மக்களுடைய உரிமையாயிருந்த தங்க, வெள்ளிச் சுரங்கங்களை ஸ்பானியர்கள் மெக்ஸிகோவின்மீது படையெடுத்து வெற்றிகொள்ளத் தூண்டின என்பதை அறிக. இன்றுங்கூட உலகின் வெள்ளியுற்பத்தியில் மெக்ஸிகோ நாடு தலைசிறந்து நிற்கிறது. 1956ஆம் ஆண்டில் இதன் உற்பத்தி உலகின் மொத்த உற்பத்தியில் சுமாராக 20 சதவீதமாக இருந்தது.

செய்தொழிற்றுறை, மறைந்துபோன நாகரிகங்களின் காலத்திலேயே புகழொடு விளங்கிற்று என்றாலும், அந்நிய நாட்டு மூலதனத்தைக்கொண்டு நிறுவப்பெற்ற தொழிற்சாலைகள் தோன்றிய பிறகு, மட்பாண்டம் செய்தல், துணி நெய்தல், மற்றும் பல பண்டங்களது ஆக்கம் போன்ற பழமையான தொழில்கள் மந்தநிலையை அடைந்துவிட்டன எனத்தான் கூற வேண்டியுளது. உள்நாட்டிலேயே கிடைக்கும் உழைப்பு, சந்தை, மற்றும் சியெரா மாட்ரி ஓரியன்டல் (Sierra Madre Oriental) மூலம் ஆறுகளிலிருந்து கிடைக்கும் நீர்விசை போன்ற அனுகூலங்களல்லாது இறக்குமதிக்கு விதிக்கப்பெற்ற கட்டுப்பாடுகள், தடைகள் ஆகியவற்றின் மூலமும் ஆலைத் தொழில்கள் சிறப்போங்கின. வடமெக்ஸிகோவிலிருந்து கிட்டும் கச்சாப்பொருளைப் பயன்படுத்துகின்ற பருத்தி ஆலைகள் எல்லாவற்றுள்ளும் மிகவும் முக்கியமானவை. வீடுகட்குரிய தேவைகளை நிறைவு செய்வனவும், உள்ளூரிலேயே கிடைக்கும் கச்சாப் பொருள்கள், மூலப்பொருள்கள் ஆகியவற்றைப் பயன்படுத்துபவையுமான சில தொழிற்சாலைகள், புகையிலைத் தொழிற்சாலை, மாவு அரைக்கும் ஆலை, பானங்கள் தயாரிக்கும் ஆலை, எண்ணெய் எடுக்கப் பயன்படும் தொழிற்சாலைகள் முதலியவை குறிப்பிடத்தக்கவை. போர்க் காலங்களில் இருந்த நிலைகளெல்லாம் தொழிலுற்பத்திப் பெருக்கத்தைத் தூண்டின. இதன் காரணமாக 1947-ல் மெக்ஸிகோவின் சிறப்புத் தொழில்களின்மூலம் கிடைத்த உற்பத்தி 1940ஆம் ஆண்டில் இருந்ததைப் போன்று 4 மடங்கு பெருகியது.

மத்தியப் பீடபூமியிலிருக்கும் ஒவ்வொரு கொப்பரைத் தாழ்வின் மத்தியிலும் ஒரு முக்கியமான நகரம் அமைந்திருக்கிறது. மிகவும் முக்கியத்துவம் வாய்ந்த மெக்ஸிகோ நகர், எல்லாக் கொப்பரைத் தாழ்வுகளையும்விடச் செழிப்புமிக்க மெக்ஸிகோ பள்ளத்தாக்கின் மையத்தில் அமைந்துள்ளது. 1954ஆம் வருடக் கணக்குப்படி $3\frac{3}{4}$ மில்லியன் மக்கள்தொகை கொண்டதாக மதிப்பிடப்பெறும் இந் நகர், இந் நாட்டின் அரசியல் தலைநகரம் மட்டு

மன்று; நிதி, வர்த்தகம், தொழில், கலாச்சாரம் ஆகிய எக் கருத்தின் அடிப்படையில் நோக்கினும் மையமே ஆகும்.

வடபுறப் பீடபூமி, மத்தியப் பீடபூமியைப் பெரிதும் ஒத்த நிலவமைப்பு வாய்ந்துள்ளதோடு, குறிப்பிடத்தக்க நிலப் பிளவுகள் எவையுமின்றி மத்தியப் பீடபூமியின் ஒரு தொடர்ச்சி யாகவும் விளங்குகிறது. இவ்விரு பீடபூமிப் பகுதிகட்கும் உள்ள வேற்றுமைகள் வடபுறப் பீடபூமியில் பொழியும் குறைந்த மழை யளவு, அதைச் சார்ந்த வேறுபட்ட தாவரமூட்டம், மக்கள் பரவல் ஆகியனவே. பாசன வசதியின்றிப் பயிரிடுதலென்பது ஈங்கு இயலவே இயலாது. பெரும் பரப்புப் படைத்த மேய்ச்சல் தரைகளில் கால்நடைகளை வளர்த்தலே இவ் வடபகுதியின் முக்கியப் பொருளாதாரத் தொழிற்பாடு. மழையளவு சுமாராக உயர்ந்திருக்கும் ஜூன்முதல் அக்டோபர்வரையுள்ள கொப்பரைத் தாழ்நிலங்களில் வளரும் வரண்ட புதரும் புல்வகைகளுமே கால்நடைத் தீவனமாகப் பயன்படுகின்றன. இங்கு நாரிழைகள் காட்டுத் தாவர வகைகளிலிருந்து கிடைக்கின்றன. சிறப்பாக இக்ஸ்டில் (ixtle) என்னும் தாவரத்தின் இரண்டு வகைச் செடி களிலிருந்து அத் தீவனம் கிடைக்கிறது. இப் பகுதியிலேயே குவாயூல் (guayule) எனப்பெறும் ஒருவகை ரப்பரும் கிடைக் கிறது. இன்டர்நேஷனல் (The International), சென்ட்ரல்(C ntral) இருப்புப் பாதைகள் வெட்டுமிடத்தேயுள்ள லா லகூ௵(la Laguna) என்னும் தாழ்நிலத்திற்கு (basin) ரியோ நாஸாஸ் (Rio Nazas) எனப்பெறும் ஆற்றின் வெள்ள நீரை நிலைப்படுத்துவதன்மூலம் பாசன வசதி அளிக்கப்பெறுகிறது. இப் பகுதியிலேயே மெக்ஸி கோவின் பருத்திப் பயிரில் பெரும்பான்மையான அளவு விளை கின்றது.

சுரங்கத் தொழில் வடபுறப் பீடபூமியின் முக்கியத் தொழி லாகும். இங்குள்ள நகரங்களெல்லாம் தங்கம், வெள்ளி முதலி யவை தவிரச் செம்பு, ஈயம், துத்தநாகம், இரும்பு, நிலக்கரி ஆகிய உலோகங்களும் அகப்படுகின்ற சுரங்கங்கள் அடங்கிய பிரதேசங் களின் மையங்களாக விளங்குகின்றன. கடைசியாகக் கூறப் பெற்ற ஐங்கனிகளை அகழ்ந்தெடுக்கும் தொழில்கள் யாவும் புதியவை. இவற்றுட் குறிப்பாகச் செம்பு உற்பத்தி செய்யும் மண்டலத்தை அரிஸோ௵ (Arizona) தொழிற்சாலையின் மெக்ஸிகோ நாடுவரையான விரிவு என்றே கூறலாம். நாட்டின் வடமேற்கிலுள்ள ஸொநாரா (Sonora)மாநிலம் உயரத்தில் தாழ்ந் தது; இது பெரும்பாலும் பாலைநிலமே. நாட்டின் எல்லைக்கு

அணித்தேயுள்ள இம் மாநிலத்தில் பாலைநிலப் பண்பு தெளிவுற விளங்குகிறது. இம் மாநிலத்திற்குத் தென்புறத்தே அதிக மழையைத் தரவல்ல உயர்ந்த மலைகள் இருப்பதால், ஆறுகள் பல அவற்றினின்றும் இழிந்து பாசனக்குடியிருப்புகள் ஏற்பட வசதியாயுள்ளன. கலிஃபோர்னிய வளைகுடாவின் கிழக்குக் கரைக்கு இணையாக அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகட்குச் செல்லும் ஓர் இருப்புப் பாதையும், கடற்கரையின்மீது வீற்றிருக்கும் பல சிறு துறைமுகங்களும் பாசனக் குடியிருப்புகளுக்கும், மலைச்சரிவிலுள்ள சுரங்கங்களுக்கும் கடற் போக்குவாய்களாகப் பயன்படுகின்றன.

குறுகிய மலைப்பாங்கான கீழ்க்கலிஃபோர்னியத் தீபகற்பமுங்கூட, பாசன நீர்கொண்டு பயிரிடப்பெற்ற சிற்சில பகுதிகளைத் தவிர மற்றப் பகுதிகளில் பெரும்பாலும் பாலையாகவே அமைந்துள்ளது. இங்கும் சில சுரங்கங்களுண்டு; குறிப்பாக,கிழக்குக் கடற்கரைமீது பெரிய செம்புச் சுரங்கம் ஒன்றுளது; மீன்பிடிக்கும் தொழிலும் ஓரளவு நடைபெறுகிறது.

கிழக்கிலும் மேற்கிலும் இந்தப் பீடபூமிகளைப் பிரிக்கும் எல்லைகளாக அமைந்துள்ள மலைத்தொடர்கள் குறிப்பிடத்தக்க வேறுபாடுகளைக்கொண்டு விளங்குகின்றன. மழை தாங்கிவரும் காற்றுகளான வாணிபக் காற்றுகளைப் பொறுத்தவரையில், அவற்றிற்கு ஒதுக்கான பக்கத்தில் அமைந்து கிடக்கும் சியெரா மாட்ரி ஆக்ஸிடென்டல் (The Sierra Madre Occidental), கிழக்குத் தொடரைக் காட்டிலும் குறைந்த அளவு மழையைப் பெறுகிறது. ஆயினும், இந்த அளவானது கீழ்ச்சரிவுகளில் மேய்ச்சல்தரைகளும், மேற்சரிவுகளில் பைன்மரங்களும் வளரப் போதுமானதாக இருக்கிறது. இம் மலைத்தொடரின் முக்கியச் செல்வம் அதில் அமைந்துள்ள சுரங்கங்களில் அடங்கிக் கிடக்கிறது. கணவாய்களாகப் பயன்படுத்தப்பெற முடியாத குறுகிய மலையிடுக்குகளான பள்ளத்தாக்குகளைக்கொண்ட நீண்ட அறுபடாச் சுவர்போல் விளங்கும் இம் மலைத்தொடர் ஒரு சிறந்த எல்லையாக அமைகிறது.

சியெரா மாட்ரி ஓரியன்டல் மலைகள் உயரத்தில் சிறிது குறைந்தனவாயும், தொடர்ந்தோடும் மலைக்கோவைகளாகவும் அமைந்துள்ளன. எண்ணிக்கையில் நிறைந்த இம் மலைப்பள்ளத்தாக்குகளின் வழியே வளைகுடாவிலுள்ள துறைமுகங்களுக்கு இருப்புப்பாதைகள் செல்லுகின்றன. மெக்ஸிகோ நகரிலிருந்து வியெரா க்ரூஸ் (Vera Cruz) போகும் இருப்புப்பாதையில்

தொடர்ச்சியான பல பள்ளத்தாக்குகள் அமைந்திருப்பது குறிப்பிடத்தக்கது. இம் மலைப்பாதை வன்சரிவுடையது. இப் பள்ளத்தாக்குகள் சமமட்டமான மேற்றளமுடையவை. மேலும், இவை வளத்தில் மிகுந்து உற்பத்தியிற் சிறந்தவை. உயரத்தின் தாழ்வுக்கேற்ப இங்கு விளையும் பயிர்கள் தானியங்களிலிருந்து காப்பி, புகையிலைவரை மாறுபடுகின்றன. மிகக் கீழ்ச்சரிவுகளில் கரும்பு, வாழை முதலியவையும் அயனமண்டலக் காடுகளும் காணப்பெறுகின்றன. வியெரா க்ரூஸ் நகருக்கு இட்டுச்செல்லும் பள்ளத்தாக்கின் மத்தியச் சரிவுகளில் வெப்பநிலை உவப்பூட்டும் வெதுவெதுப்புடன் கூடியதாக இருக்கிறது. பல இடங்களில் வருடச் சராசரி மழையளவு 100 அங்குலங்களாகவோ, அதற்கு மேற்பட்ட அளவாகவோ இருக்கிறது. இங்கும் செய்தொழிற் பொருள்கள் தயாரிக்கும் தொழில் நடைபெற்றுவருகிறது. மெக்ஸிகோவின் நெசவுத் தொழிலில் ஒரிஸாபா நகரமே முன்னணியில் நிற்கிறது.

வியெரா க்ரூஸ் நகரம், மனித சஞ்சாரமற்ற கரையில் அமைந்திருக்கும் ஒரு சிறிய, வசதி குறைந்த இயற்கைத் துறைமுகப் பட்டினமாகும். மத்தியப் பீடபூமியிலிருந்து வரும் இருப்புப்பாதை இப் பட்டினத்தில் இறுதியடைகிறது. இன்று இத் துறைமுகம் நவீன வசதிகளைக்கொண்டு விளங்கும் சிறந்த துறைமுகமாக மாற்றப்பெற்றுள்ளது.

பெட்ரோலியம் இருப்பதற்கான அறிகுறிகள் மெக்ஸிகோவின் பல பிரதேசங்களில் காணப்பெறினும், அதன் உற்பத்தியானது வெரா க்ரூஸ் மாநிலத்தில் டாம்பிகோவிற்கு மேற்கிலும் தெற்கிலும்தாம் அதிகமாக இருக்கிறது. இங்குக் கிடைக்கும் எண்ணெய் கனம் மிகுந்ததாகவும், நிலக்கீல் (asphalt) தன்மையுடையதாகவும் இருக்கிறது. மெக்ஸிகோவின் குறுகிய நடுப்பகுதியான டெஹ்வான்டெபெக் (Tehuantepec) பூசந்தியின் வடகரையிலுள்ள வயல்களிலிருந்து கிடைக்கும் பெட்ரோலியம் இலேசானதாகவும், பாரஃபின் (paraffin) தன்மையோடு கூடியதாகவும் இருக்கிறது. மெக்ஸிகோவின் மொத்த எண்ணெய் உற்பத்தியுடன் ஒப்பிடும்போது இதன் உற்பத்தி மிகவும் குறைவே. வியெரா க்ரூஸ் மாவட்டத்திலுள்ள எண்ணெய்க் கிணறுகள் யாவும் பொதுவாக அதிக ஆழமற்றவை; இவற்றில் பெரும்பாலானவை வெற்றியளித்திருக்கின்றன. இவற்றுள் அளவில் மிகப் பெரியவையும், அதிக எண்ணெய் தாங்கி நிற்பவையுமான சில கிணறுகள் உள்ளன. ஆயின், உற்பத்தியானது வெகுவாகக் குறைந்துவிட்டது. 1921-ல் உச்சமாக இருந்த 195 மில்லியன்

பீப்பாய் (barrels) அளவுடைய எண்ணெயுற்பத்தி 1956-ல் 91 மி. பீப்பாய்களாகக் குறைந்தது. 1957-ல் உற்பத்தி மேலுஞ் சிறிது தாழ்ந்தது (89 மி. பீப்பாய்கள்). அன்னியர்களின் கைகளிலேயே—குறிப்பாக அமெரிக்கர், பிரிட்டிஷார் ஆகியோரின் கைகளிலேயே—இத் தொழில் முன்னேறியது. ஆனால், 1938-ல் இந் நிலை மாறி எண்ணெய் வயல்கள் தேசிய அரசாங்கத்தின் உரிமையாயின. 1950-ல் விலைக்கு வாங்கப்பெற்ற அன்னிய நாட்டுச் சலுகையொன்றைத் தவிர மற்றவை அனைத்தும் அவ்வாறு நாட்டுரிமையாயின. எண்ணெயின் பெரும்பான்மையான பகுதி உள்நாட்டிலேயே சுத்திகரிக்கப்பெறுகிறது. மெக்ஸிகோ நகருக்கு அருகிலுள்ள ஒரு சுத்திகரிப்புத் தொழிற்சாலைக்கு எண்ணெய்க் குழாய்களின்மூலம் பெட்ரோலியம் கொண்டுசெல்லப்பெறுகிறது. எண்ணெய் வயல்கட்குச் சிறந்த மைய நகரமாகவும் துறைமுகமாகவும் விளங்கும் டாம்பிகோவில் நவீன எண்ணெய்க் கப்பல்களையும் (oil-tankers), மற்றச் சரக்கேற்றிச் செல்லும் கலங்களையும் கடற்கரையோரத்திலேயே நிறுத்திவைப்பதற்கான வசதிகள் செய்யப்பெற்றுள்ளன. 85மைல் தொலைவில் தென்புறத்தேயுள்ள டக்ஸ்பாம் (Tuxpam) என்னும் மற்றோர் எண்ணெய்த் துறைமுகத்திற்கும் டாம்பிகோவிற்கும் இடையே இணைப்புக் கால்வாய்களோடு கூடிய ஒரு கடற்கரைக் காயல் ஆழங் குறைந்த நீர்வழியாகப் பயன்படுகிறது. டக்ஸ்பாமில் நீருக்கடியில் செல்லும் குழாய்களின்மூலம் கடற்கரையிலிருந்து ஒரு மைல் தள்ளி நங்கூரம் பாய்ச்சி நிற்கும் எண்ணெய்க் கப்பல்களுக்கு எண்ணெய் கடத்தப்பெறுகிறது.

யூகட்டான் தீபகற்பத்தின் வடபகுதியிலுள்ள தாழ்நிலம் முக்கியத்துவம் வாய்ந்தது. இங்குக் குறைந்த அளவு மழையே பெய்கிறது; புவியின் மேல்தளத்தினுடைய பாங்கின் காரணமாக இவ் வரட்சி மேலும் அதிகமாக உணரப்பெறுகிறது. எளிதில் கரையக்கூடிய சுண்ணும்புப் படுகையை ஆதாரமாகக் கொண்டு அமைந்துள்ள மண்ணடுக்கில் எண்ணற்ற புரைத்துளைகள் (sink-holes) இருப்பதால் மேற்றள வடிகால் காணப்பெறுவதில்லை. இத்தகைய நிலத்தில் மக்காச் சோளத்தையும், மற்றும் சில தானியங்களையும் மட்டுமே பயிரிடுதல் இயலும். வரலாற்றுக் காலத்திற்கு முன்பு இப் பகுதியிற்றான் மாயா இந்திய நாகரிகம் (Maya Indian civilization) செழித்திருந்தது. நவீன வர்த்தகமும் அந்நிய மூலதனமும் இம் மாவட்டத்திற்குப் புத்துயிரையும் புதுச் சிறப்பையும் அளித்திருக்கின்றன. இன்று இம் மாவட்டம் என்றுமில்லாச் செழிப்படைந்திருக்

கிறது. இப் பிரதேசத்தைத் தவிர்த்து, மேனுடுகளிலேயே வேறெந்தப் பகுதியிலும் ஸிஸால் பயிர் வளர்வதற்குத் தக்க சூழ் நிலைகளோ, அமெரிக்கச் சந்தைக்கு அருகில் அமைந்திருக்கும் அனுகூலமோ இல்லை. ஹெனக்வென் (henequen) என அழைக்கப் பெறும் நார்ச்செடியான ஸிஸால் 1 மில்லியன் ஏக்கர் பரப்பில் பயிராகிறது. இதன் மொத்த விளைச்சல் 100,000 டன்களாகும். இதன் பெரும்பகுதி உள்நாட்டிலே கயிருகவும் முறுக்குநூலாக வும் (twine) திரிக்கப்பெறுகிறது. மெரிடா (Merida) எனப்பெறும் உள்நாட்டு மையத்தினின்று நாற்றிசைகளிலும் செல்லும் இருப்புப்பாதைகளும், பெரிய தோட்டங்களினூடே சென்று அவற்றை இணைக்கும் டிராம் பாதைகளும் (tramways) இவ்வுற் பத்திப் பொருளை வடயூகட்டான் துறைமுகமான பிராக்ரெஸோ விற்கு (Progreso) எடுத்துச்செல்லப் பயன்படுகின்றன. இத் துறை முகத்தில் $1\frac{1}{4}$ மைல் நீளமுள்ளதும், ஏற்றுமதி இறக்குமதி செய் வதற்கு ஏற்றதோர் அகன்ற இடங் கொண்டதும், சுமாரான அமிழுழும் ஆழம் (draught) கொண்ட கப்பல்கள் பல நிற்பதற்குரி யதுமான ஒரு கப்பற்றுறை (pier) கட்டப்பெற்றுள்ளது. அமெரிக்க மெல்லும் சவ்வு (chewing gum) தயாரிக்க உதவும் ஸாபோட் மரத்தினின்று (zapote tree) (அக்ராஸ் ஸாபோட்–Achras Sapote) எடுக்கப்பெறும் சிகிள் (chicle) யூகெட்டான் தீபகற்பத்தின் தென்பகுதியில் ஏராளமாகக் கிடைக்கிறது. டெஹ்வான்டெபெக் பூசந்திக்கு மேற்கில் அமைந்துள்ள குறுகிய, பசிஃபிக் கடற்கரைத் தாழ்நிலங்கள் அட்லான்டிக் கரையையொட்டிய தாழ்நிலங்களைப் பெரிதும் ஒத்துள்ளன. இவற்றில் சில இடங்கள் மழையளவு மிகுந்தும், மற்ற இடங்கள் வரண்டும், காடுகள் கொண்டும், குறைந்த அளவே முன்னேற்றமடைந்தும் இருக்கின்றன. பூசந்திப் பிரதேசமோ ஒரு தாழ்ந்த குன்றுப் பாங்கான பகுதியாகும்.

தென் மெக்ஸிகோவில் இருப்புப்பாதைகளால் இணைக்கப் பெருத பகுதிகளிலேயே மக்கள் பெரும்பாலும் வாழ்கின்றனர். தாழ்நிலங்களைவிட மேட்டுநிலங்களில் மக்கள்தொகை அதிகம். சியெரா டெல் ஸர் (Sierra del Sur) என்னும் பெரிய உயர்நிலம் ரியோ பால்ஸாஸ் (Rio Balsas) ஆற்றின் மலையிடுக்கு வழியின் மூலம் மத்தியப் பீடபூமியிலிருந்து பிரிக்கப்பெற்றுள்ளது. பால் ஸாஸ் பள்ளத்தாக்கின் தலைப்பகுதியைச் சுற்றி அமைந்துள்ள ஒரு தொடர்குன்றின் வழியாக ஓர் இருப்புப்பாதை ஓடி மத்தியப் பீடபூமியையும் சியெரா பகுதியையும் இணைக்கின்றது. ஆயின், இப் பகுதி மிகப் பிளவுண்டு இருப்பதால், இங்கு வாழும் மக்கட் சமுதாயங்கள்—இவர்கள் பெரும்பாலும் இந்தியச் சுதேசிகளே—

ஒன்றுக்கொன்று தொடர்பின்றி ஒதுங்கித் தனித்தனிச் சமுதாயங்களாகவே வாழ்ந்துவருகின்றன. இவர்கள் உலக வர்த்தகத்தில் எவ்வகையான பங்குமே கொள்வதில்லை என்னலாம். இந்திய மொழிகளும் வாழ்க்கை முறைகளும்தாம் இங்கு இன்றும் வழங்கி வருகின்றன. குவாடிமாலா (Guatemala) வரை பரவியிருக்கும் சியாபாஸ் (Chiapas) உயர்நிலங்கள் அதிகம் பிளவுறவில்லை. தானியங்கள் பயிரிடுதலும் கால்நடை வளர்த்தலும் நடைபெறுகின்ற ஒரு வரண்ட உயர்நிலப்பள்ளத்தாக்குஈங்கு இருக்கிறது. இதற்குக் கீழே ஈரமிக்க சரிவுகள் உள்ளன. ஈங்கு ஏற்றுமதிக்காகக் காப்பி (coffee) பயிராகிறது. இங்கு வசிக்கும் மக்களிற் பெரும்பான்மையோர் இந்தியரே. இவ்விந்தியக் குடிகள் பழங்கால வாழ்க்கை முறையையே பின்பற்றிவருகின்றனர். இப் பகுதிக்கும் குவாடிமாலாவுக்கும் இடையே நடைபெற்றுவரும் வர்த்தகமே மெக்ஸிகோவின் ஏற்றுமதி வர்த்தகத்தைக் காட்டிலும் அளவில் மிக்கது. இப் பகுதியே மத்திய அமெரிக்க உயர்நிலங்களின் வடகோடிப் பகுதியாக அமைகிறது.

உற்பத்தியும் வர்த்தகமும்: மெக்ஸிகோவின் முக்கியப் பயிர் விளைச்சலைப்பற்றிய விவரங்களைப் பின்வரும் அட்டவணை குறிக்கின்றது. 1950, 56ஆம் ஆண்டுகட்கான இச் செய்திகள்மூலம் பனை (வாழை) தவிர மற்றைப் பொருள்களின் உற்பத்தியில் மேற்கூறிய ஈராண்டுகட்கு இடைப்பட்ட காலத்தில் ஏற்பட்ட பெருத்த முன்னேற்றம் தெளிவாகிறது. பனையின் உற்பத்தி 1937ஆம் ஆண்டில் உச்சநிலையை எய்திற்று; ஆனால், அதற்குப் பின்னர் அதன் உற்பத்தி தாழ்ந்துவிட்டது. விவசாய முறைகள் யாவும் பண்படாத பின்தங்கிய முறைகளாகவே இருப்பதால், மக்காச் சோளம் நாட்டின் முதன்மைப் பயிரானபோதும், ஓர் ஏக்கருக்கு அதன் விளைச்சல் சரியாக 10 புஷல்களாகத் (bushels) தான் இருக்கிறது; அதாவது, அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் இருப்பதில் மூன்றில் ஒரு பங்கு. மெக்ஸிகோவின் பயிர்த்தொழிலின் எதிர்கால முன்னேற்றம், நீர்ப்பாசன வசதிகளை விரிவுபடுத்தலிலேயே அமைந்துள்ளது. இன்றும் இத் துறையில் அதிக அக்கறை செலுத்தப்பெற்றுவருகிறது. எனினும், மெக்ஸிகோ உணவைப்பொறுத்தவரையில் தன்னிறைவுடைய நாடாக வேண்டுமானால், பாசன வசதி மிக்க நிலம் பேரளவில் தேவை. உணவுப் பயிர்களில் உபரி காணப்பெறாது பணப்பயிர்களின் உற்பத்தியிற்றான் உபரி கிடைக்கின்றது. மேலும், இவையே அயல்நாட்டு வர்த்தகத்தில் பெரும் பங்கு பெறுகின்றன. கொட்டை நீக்கிய பருத்தியின் உற்பத்தியில்—என்றுமில்லாத அளவில் 1955-ல் உற்பத்தியான பருத்தி

பயிர்கள்	1950 ஏக்கர்கள்	1950 மெட்ரிக் டன்கள்	1956 ஏக்கர்கள்	1956 மெட்ரிக் டன்கள்
மக்காச் சோளம்	9,563,000	3,122,000	15,370,500	4,515,000
கோதுமை	1,310,000	589,000	2,258,500	1,100,000
பார்லி	495,000	162,000	608,000	197,000
உலர்ந்த பீன்ஸ்	2,190,000	250,000	3,605,000	459,000
பருத்தி (கொட்டை நீக்கியது)	1,357,000	259,000	2,157,000	403,000
சர்க்கரை (சுத்தி செய்யாதது)	500,000	705,000	650,000	1,079,000
காப்பி	358,000	66,000	531,000	102,000
நெல்	267,000	187,000	284,000	235,000
வாழை	60,000	257,000	50,000	207,000

1956ஆம் ஆண்டின் உற்பத்தியைப்போல் $1\frac{1}{4}$ மடங்காக இருந்தது—ஏறக்குறையப் பாதி அளவு ஏற்றுமதி செய்யப்பெறுகிறது. 1955-ல் மெக்ஸிகோவின் ஏற்றுமதிச் சரக்குகளின் மொத்த மதிப்பில் பருத்தியின் மதிப்பு $\frac{1}{4}$ பங்கிற்கும் அதிகமாக இருந்தது. கடந்த சில்லாண்டுகளாகச் சர்க்கரை ஏற்றுமதியின் அளவும் பெருகியுள்ளது (1955-ல் 322,000 டன்கள்). வாழை, காப்பி ஆகியவை நாட்டிலிருந்து ஏற்றுமதியாகும் மற்றப் பொருள்களில் முக்கியமானவை. யூகட்டான் பகுதியில் ஹெனெக்வென் (ஸிஸால்) என்னும் பயிரின் முக்கியத்துவம் பிரதேச ஆய்விலேயே குறிக்கப்பெற்றுள்ளது.

இங்குக் கால்நடைகள் மிகுதி. 20 மில்லியன் மாடுகளும், 5 மில்லியன் செம்மறியாடுகளும், $8\frac{1}{2}$ மில்லியன் வெள்ளாடுகளும், $8\frac{1}{2}$ மில்லியன் குதிரைகளும் கோவேறு கழுதைகளும், 7 மில்லியன் பன்றிகளுமே இந் நாட்டின் கால்நடை வளங்களாகும். மத்திய மாநிலங்களிலேயே இவற்றின் தொகை அதிகமாக இருக்கிறது. மக்காச் சோளம் பயிராகும் வளங்குறைந்த நிலப்பரப்புகளைப் பயன்படுத்துவதற்குப் பதிலாக அவற்றில் கால்நடை

வளர்க்குந் தொழிலை விரிவுபடுத்தலாம். ஆயினும், இப் பகுதிகளில் கால்நடைகளது வாய், கால் முதலிய உறுப்புகளுக்கு வரும் நோய் விரிவாகப் பரவிக் கால்நடைத் தொழிலின் முன்னேற்றத் திற்கு ஒரு பெருந்தடையாக இருந்துவருகிறது. வியெரா க்ரூஸ் மாகாணத்திலேயே ஏறக்குறைய முழுதுஞ் செறிந்து கிடக்கும் பெட்ரோலியக் கிணறுகளைப்பற்றிய செய்திகள் பிரதேச ஆய்வின் கீழ்க் கூறப்பெற்றுள்ளன. கனிச்சுரங்கங்களிற் பெரும்பா லானவை அந்நிய நாட்டினருக்கு உரியவை. வெள்ளி உலோ கத்தை உற்பத்தி செய்யும் உலக நாடுகளில் முதன்மை வகிக்கும் மெக்ஸிகோவில் இவ்வுற்பத்தியளவு இரண்டாம் உலகப் போரின் போதும் போருக்குப் பின்னரும் ஏறக்குறைய அரைமடங்காகக் குறைந்தது. 1956-ல் இதன் உற்பத்தி 50 மில்லியன் ஃபைன் அவுன்ஸுகளுக்குக் குறைவாக இருந்தது. இதே ஆண்டில் மெக்ஸிகோவின் பொன் உற்பத்தி 350 மில்லியன் ஃபைன் அவுன்ஸுகள். தாதுவிலிருந்து எடுக்கப்பெற்ற காரீயத்தின் அளவு 196,000 டன்கள்—இவ்வுலோகத்தின் உலக உற்பத்தியில் மெக்ஸிகோவிற்கு நான்காவது இடம் உரித்து—என மதிப்பிடப் பெற்றுள்ளது; அகழ்ந்தெடுக்கப்பெற்ற துத்தநாகத்தின் அளவு 245,000 டன்கள். (இதன் உற்பத்தியில் மெக்ஸிகோ உலகி லேயே ஐந்தாவது தானத்தை வகிக்கிறது); செம்பின் உற்பத்தி 82,000 டன்கள். ஈயம், துத்தநாகம் ஆகிய உலோகங்கள் உள் நாட்டிலேயே சுத்திகரிக்கப்பெற்றதன் பின்னர்தான் ஏற்றுமதி செய்யப்பெறுகின்றன. 1956-ல் தோண்டியெடுத்த இரும்புத் தாதுவில் இரும்பு உலோகத்தின் அளவு (metal content) 481,000 டன்களெனக் கணக்கிடப்பெற்றது. மெக்ஸிகோவில் இரும்பு வைப்புகள் ஏராளமாக இருக்கின்றன. மான்டெர்ரே (Monterrey)என்னும் நகரம் இரும்பு-எஃகு தொழிலிற்குச் சிறப்புப் பெற்றுள்ளதொன்று. ரியோ க்ராண்டுக்கு அருகிலிருக்கும் ஒரே ஒரு முக்கியமான நிலக்கரி வயல் உள்நாட்டு நுகர்வைக்கூட நிறைவுசெய்ய முடியாத வகையில் குறைந்த அளவிற்றான் நிலக் கரியை அளிக்கிறது. 1956-ல் வெட்டியெடுக்கப்பெற்ற மொத்த நிலக்கரியின் அளவு $1\frac{1}{2}$ மில்லியன் டன்களுக்கும் குறைவாக இருந்தது. எனவே, மெக்ஸிகோ நாட்டுத் துறைமுகங்களில் தங்கு கின்ற கப்பல்களுக்கு நிலக்கரி போதாது. போயின், இத் துறை முகங்களில் நிலக்கரியை அளிப்பதற்கு வழியில்லை. ஆனால், எண் ணெயை எரிப்பதன்மூலம் ஓட்டப்பெறும் கப்பல்களுக்கு இவற் றில் நிலக்கரியைப்போல் எண்ணெய் கிடைக்காதிருப்பதில்லை.

மெக்ஸிகோ தன்னுடைய பெரும்பான்மையான வர்த்தகப் போக்குவரத்தை அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளுடன்தான் வைத்துக்

கொண்டுள்ளது. இங்குப் புழங்கிவரும் செலாவணி அலகு நூறு சென்டாவோஸ் (centavos) கொண்ட ஒரு பீஸோ (peso) ஆகும். 1 ஸ்டெர்லிங் பவுன் என்பது 35 பீஸோக்கள் அடங்கியது. இந் நாணயமாற்று வீதத்தின் அடிப்படையிற்றான் மெக்ஸிகோவின் அயல்நாட்டு வாணிபம் நடைபெற்றுவருகிறது. 1956-ல் இறக்குமதியான பொருள்களின் மதிப்பு 13,395 மில்லியன் பீஸோக்களாகவும் (£ 383 மி.), இதில் அமெரிக்காவின் பங்கு 80 சதவீதமாகவும் இருந்தது. அடுத்து வந்த ஜெர்மனி, மெக்ஸிகோவின் இறக்குமதிப் பண்டங்களில் 50 சதவீதத்திற்குக் குறைந்த அளவை அளித்தது. நாட்டின் ஏற்றுமதிச் சரக்குகளின் மொத்த மதிப்பு 8,245 மில்லியன் பீஸோக்கள் (£ 236 மி.) என்று குறிக்கப்பெற்றது. இதில் 75%-க்கும் மேற்பட்ட அளவை அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் ஏற்றுக்கொண்டன. அடுத்த வாடிக்கை நாடான ஜப்பான் 6%-க்குக் குறைந்த அளவைப் பெற்றுக்கொண்டது. 1955-ல் இறக்குமதியான பொருள்களில் 40%-லிருந்து 50%-க்கு உட்பட்ட அளவு இயந்திரக் கருவிகளாகவும் போக்குவரத்துச் சாதனங்களாகவும் இருந்தது. மேற்கூறிய பொருள்களும் மற்றைச் செய்தொழிற் பொருள்களும் சேர்ந்து மொத்த இறக்குமதியில் 60 சதவீதத்திற்கு மேலாக இருந்தன. இந் நாட்டின் ஏற்றுமதிச் சரக்குகளில் பருத்தி (சுமாராக 30%), ஈயம், செம்பு, வெள்ளி, துத்தநாகம் (இவையெல்லாம் சேர்ந்து 20%-க்கும்மேல்), காப்பி ($12\frac{1}{2}$%) முதலியவை சிறப்புமிக்கன.

முன்பே கூறப்பெற்ற துறைமுகங்களைத் தவிர, டெஹ்வான் டெபெக் இருப்புப்பாதையின் அட்லான்டிக் முடிவிடமான ப்வெர்ட்டோ மெக்ஸிகோவும்(Puerto Mexico), பசிஃபிக் முடிவிடமான ஸலீனு க்ரூஸும் (Salina Cruz) கடற் போக்குவரத்தின் பெரும்பங்கைக் கையாளுகின்றன. ஆனல், இப் போக்குவரத்துப் பனமா கால்வாய் திறப்பதற்கு முன்பிருந்ததைவிடக் குறைந்த அளவிலேயே தற்போது நடைபெற்றுவருகிறது. அட்லான்டிக் கரைமீது வீற்றிருக்கும் துறைமுகங்களைவிடச் சிறந்த துறைமுகங்கள் பசிஃபிக் கரைமீது அமைந்திருக்கின்றன. ஆயினும், இவை போக்குவரத்து வசதிகள் நன்கு அமைந்த துணைநிலப் பகுதிகளின்மையால் சிறிதளவு பின்தங்கியுள்ளன. சியெரா டெல் ஸெர் மலையின் அடிவாரத்திலுள்ள அகாபல்கோ (Acapulco) மெக்ஸிகோவிலேயே சிறந்த இயற்கைத் துறைமுகத்தைக் கொண்டுள்ளது. வர்த்தகத் துறையில் இது முக்கியத்துவமற்றது. மத்தியப் பீடபூமியிலிருந்து நேரடியான இருப்புப்பாதைத் தொடர்பைக்கொண்ட ஒரே பசிஃபிக் துறைமுகமான மான்ஸா

னில்லோ (Manzanillo) உள்நாட்டு வாணிபத்திற்முன் ஈடுபட்டுள்ளதே தவிர, அயல்நாட்டு வாணிபத்திற்குப் பெயர்பெற்றதன்று. பசிஃபிக் கடற்கரையின் முக்கியத் துறைமுகமாக ஒரு காலத்தில் விளங்கிய மஸாட்லன் (Mazatlan) கடல்வழியே நடைபெறும் அயல்நாட்டு வர்த்தகத்தை இன்று பெரும்பாலும் இழந்துவிட்டது. முன்பைப்போல் அல்லாது இன்று இது எந்தக் கப்பற் பாதையிலும் ஒரு தங்கு துறைமுகமாக வைத்து எண்ணப்பெறுவதில்லை என்பதே இதன் சிறப்பு மங்கியதற்கு முக்கியக் காரணம். மெக்ஸிகோவிலிருந்து இத் துறைமுகத்தில் சரக்குக் கிடைக்கும் காலங்களில் மட்டும் சில கப்பல்கள் வந்து போகின்றன.

1950ஆம் வருட மக்கள் கணிப்புப்படி முக்கிய நகரங்களின் மக்கள்தொகை

மெக்ஸிகோ நகர் : *2,235,000 (1957ஆம் வருடக் கணக்குப்படி 4,227,000)*

நகரங்கள்	மக்கள் தொகை	நகரங்கள்	மக்கள் தொகை
குவாடலஜரா (Guadalajara)	*378,000*	வியெரா க்ரூஸ் (Vera Cruz)	*101,000*
மான்டெர்ரே (Monterrey)	*333,000*	டாம்பீகோ (Tampico)	*94,000*
ப்யூப்லா (Puebla)	*211,000*	அக்வாஸ்காலியென்டிஸ் (Aguascalientes)	*93,000*
மெரிடா (Merida)	*142,000*	சீவாவா (Chihuahua)	*87,000*
டோரியன் (Torreon)	*129,000*	ஸால்டில்லோ (Saltillo)	*70,000*
ஸான் லூயி பாடோஸி (San Luis Potosi)	*125,000*	மெக்ஸிகாலி (Mexicali)	*65,000*
லியான் (Leon)	*122,000*	மொரீலியா (Morelia)	*63,000*
சியூடாட் ஜுவாரெஸ் (Ciudad Juarez)	*122,000*	டொலூகா (Toluca)	*53,000*

மேற்கிந்தியத் தீவுகள்
(West Indies)

மேற்கிந்தியத் தீவுகள் அனைத்தும் சேர்ந்து, 1600 மைல் நீளம் கொண்டு, ஃப்ளாரிடாவின் கடற்கரைக்கு அணித்தேயிருந்து வெனெஸ்வெய்லாவின் கடற்கரைவரை தென்கிழக்குத் திசையில்

வளைந்து அமைந்திருக்கும் ஒரு பெரிய தீவுக் கூட்டமாகத் தோற்றமளிக்கின்றன. கரீபியன் கடலை வளைத்து அமைந்து கிடக்கும் இவை பனாமா கால்வாயிலும் மெக்ஸிகோ வளைகுடாவிலும் உள்ள வர்த்தகப் பாதைகளின் குறுக்காக அமைந்துள்ளன. இத் தீவுகள் எல்லாவற்றின் பரப்பும் சேர்ந்து கிரேட் பிரிட்டனின் பரப்பைக் காட்டிலும் சற்று அதிகம். இவற்றில் வசிக்கும் மக்கள் சுமாராக 17 மில்லியன்கள் ஆவர்.

இத் தீவுகளுள் மிகப் பெரியவையாம் கியூபா (Cuba), ஹிஸ்பானியோலா (Hispaniola), ஜமைகா (Jamaica), ப்வெர்ட்டோ ரீகோ (Puerto Rico) ஆகிய நான்கும்சேர்ந்தவையே பேராண்டிலீஸ் (Greater Antilles) தீவுகளாம். இவை மேற்கிந்தியத் தீவுக் கூட்டத்திற்குக் மேற்கே உள்ளன. மேற்கிந்தியத் தீவுகளின் மொத்தப் பரப்பில் பத்தில் ஒன்பது பங்கு பரப்பை இத் தீவுகள் கொண்டுள்ளன; ஆனால், மொத்த மக்கள்தொகையில் நனிசிறிய பின்ன அளவையே கொண்டுள்ளன. கிழக்கிலும் தெற்கிலுமுள்ள எண்ணரிய சின்னஞ்சிறு தீவுகள் யாவும் சிற்றுண்டிலீஸ் (Lesser Antilles) எனப்பெறுகின்றன. வடக்கில் இருப்பவை பஹாமா தீவுகள் (Bahamas). இவை மேற்கிந்தியத் தீவுக் கூட்டத்தினுள் அடங்காவெனினும், தற்போது அவற்றைப் பற்றியும் ஈண்டுப் பேசல் பயனுடைத்து.

சிற்றுண்டிலீஸ் தீவுகளின் வெளிப்புறங்களில் அமைந்துள்ள சில தீவுகளைப்போல் [ஆங்கில்லா (Anguilla), பார்புடா (Barbuda), ஆன்டீகா (Antigua), பார்பேடோஸ் (Barbados)], பஹாமா தீவுகளும் பவளத் தீவுகள் (coral islands) ஆகும். இவை தவிர மற்றத் தீவுகளனைத்தும் மலைப்பாங்கானவை; உயரம் மிக்க பகுதிகளில் அடர்த்தியான காடுகள் மண்டிக் கிடக்கின்றன. சிற்றுண்டிலீஸ் தீவுகள் பெரும்பாலும் நீருக்குள் மூழ்கியிருக்கும் பெரிய மலைத் தொடர்களின் உச்சிகளாகும். இவற்றுட் பல எரிமலைத் தீவுகளாக உள.

இங்கு வாழும் மக்களிற் பெரும்பாலர் மற்றக் கண்டங்களது சுதேசிகளின் வமிசப் பரம்பரையில் வந்தவர்களே. பூர்விகக் குடிகளான காரிப்கள் (Caribs) (இவர்கள் மங்கோலியாவிலிருந்து குடியிறங்கியோரின் வமிசத்தில் வந்தவர்கள்), கொலம்பஸ் இத் தீவுகளைக் கண்டுபிடித்த சிறிது காலத்திற்குள் ஏறக்குறையப் பூண்டோடு அழிந்துவிட்டனர். தற்போது இங்கு வசிக்கும் மக்களிற் பெரும்பாலர் ஆஃப்ரிக்க நாட்டு அடிமைகளின் வமிசத்தில் தோன்றியவர்கள். இன்று இவர்களுடைய எண்ணிக்கை

விரைவாகப் பெருகிவருகின்றது. இவர்களைப் போன்றே, கிழக்கிந்திய,சீனக் கூலிகளுடைய வழித்தோன்றல்களும் பெருகிவருகின்றனர். இக் கிழக்கிந்திய, சீன மக்கள் நீக்ரோக்களின் விடுதலைக்குப் பிறகு கூலிவேலைக்கென இத் தீவுகட்குக் கொண்டுவரப்பெற்றனர். விடுதலையுற்ற நீக்ரோவர்கள் தோட்டங்களிற் பணிபுரியச் சிறிதும் விரும்பாமைதான் இதற்குக் காரணமாக அமைந்தது.

இன்று இத் தீவுகள் சிலவற்றில் மக்களடர்த்தி மிகுந்து காணப்பெறுகிறது. எடுத்துக்காட்டாக, பார்பெடோஸ் சதுர மைலுக்கு 1,400 மக்களையும், மார்டினீக்(Martinique) 570மக்களையும், ப்வெர்ட்டோ ரீகோ 650 மக்களையும் கொண்டுள்ளன. இவற்றோடு மேற்கிந்தியத் தீவுகளுள் அளவிற் பெரியவற்றை ஒப்பிடின், இப் பெருந் தீவுகள் குறைந்த மக்களடர்த்தி கொண்டவைதாம் என்க. எடுத்துக்காட்டாக, கியூபாவில் மக்களடர்த்தி சதுர மைலுக்கு 130; ஹிஸ்பானியோலாவில் 200; ஜமைகாவில் 360. மாறாகச் சின்னஞ்சிறு தீவுகள் யாவும் மிகக் குறைந்த மக்கள் தொகை கொண்டவையாகவோ, மக்களேயற்றோ இருக்கின்றன. எல்லாவற்றினும் மிகக் குறைந்த மக்களடர்த்தி கொண்டது பஹாமா தீவாகும் (சதுர மைலுக்கு 23). இரண்டாம் உலகப் போரின்போதும் அதற்குப் பின்னரும் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டுங்கூட, இங்கு வசிக்கும் மக்களில் பெரும்பான்மையோரின் வாழ்க்கைத் தரம் மிகத் தாழ்ந்துள்ளது. சில குறிப்பிட்ட பருவங்களிற்றான் உழைப்பாளிகள் இங்குத் தேவைப்படுகின்றனர். மிகுந்த மக்கள் நெருக்கம், மேலும், மக்கள் தம்முடைய தகுதிக்கேற்ற வேலையின்றித் தாழ்ந்த நிலையில் வேலைபார்த்தல் ஆகியன கடும் பிரச்சினைகளாயிருந்துவருகின்றன. ஐரோப்பாவுக்கும் வட அமெரிக்காவுக்கும் இத் தீவுகள் தங்களுடைய முக்கிய உற்பத்திப் பொருளான சர்க்கரையையும் மற்றுஞ் சில பண்டங்களையும் ஏற்றுமதி செய்து, செய்தொழிற் பொருள்களை இறக்குமதி செய்துகொள்கின்றன. ஆனால், இப் பிரதேசத்தின் பொருளாதார வரலாற்றில் பல ஏற்றத்தாழ்வுகள் இருந்துவந்திருப்பதற்குக் காரணம், உலகச் சந்தையில் சர்க்கரையின் விலையில் ஏற்பட்ட ஏற்றஇறக்கங்களே. இவை போதாவென்று அளவிகந்த உற்பத்தி (over-production) வேறு இத் தீவுகளில் நடைபெறுகிறது. கிரேட் பிரிட்டனிலும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளிலும் சர்க்கரைக்காக வளர்க்கப்பெறும் பீட் கிழங்கினால் வரும் போட்டி பெரிதும் உணரப்பெறுகிறது. வாழை வளர்க்குந் தொழிலிலும், விரிந்த பரப்பில் பரவிவரும் நோயின் காரணமாகச் சில தொல்லைகள் நேர்ந்துள்ளன. மேலும், புயற்காற்றுகள் அடிக்கடி இத் தீவுகளைத்

தாக்குவதன்மூலம் பெருத்த சேதம் விளைவித்து முன்னேற்றத்தைப் பெரிதும் தடைசெய்கின்றன. இச் சேதத்திலிருந்து மீள வாழைக்கு ஒரு வருடமும், கரும்புக்கு இரண்டு அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட ஆண்டுகளும், தென்னைக்குப் பத்து ஆண்டுகளும் பிடிக்கின்றன. மழையளவின் ஒழுங்கற்ற தன்மையும் பல பகுதிகளில் சோதனையாக முடிகிறது. எடுத்துக்காட்டாக, வடகிழக்குப் பகுதியில் காற்று மோதும் பக்கத்தில் அளவுக்கு மீறிய மழையும், காற்று மோதாப் பக்கத்தில் மிகச் சொற்பமான மழையும் பெய்கிறது.

இத் தீவுகளிற் பெரும்பாலானவை ஏதேனும் ஓர் ஏற்றுமதிப் பண்டத்தையே நம்பியிருப்பதால், அதன் விளைச்சலில் தலைப்பட்ட குறைவோ, விலையில் ஏற்படும் தாழ்வோ பெரிதும் உணரப்பெறுகின்றது. ஏற்றுமதிக்காகப் பணப் பயிர்களையே வளர்க்கும் பொதுக் கொள்கையின் காரணமாகவும் உணவுப் பொருள்களைப் பயிரிடலில் ஊக்கம் குறைந்துவருகின்றது. தம்முடைய தொகையில் விரைவாகப் பெருகிவரும் இந் நாட்டுக் குடிமக்களுக்கோ உணவுப் பொருள் முன்னரினும் அதிக அளவில் தேவைப்படுகின்றது என்பதை உன்னும்போது உணவுப் பொருள் அளிப்புப் பெருங் கவலை தருகிறது. கரும்பு, தோட்டப் பயிராக இருந்து சிறப்புப் பெற்றுள்ளது. பெரிய எஸ்டேட்டுகளிலன்றிச் சிறு நிலப் பகுதிகளிலும் கரும்பு நிரம்பப் பயிராகிறது. இத்தகைச் சிறு கரும்புத் தோட்டங்கள் ட்ரினிடாடு (Trinidad) தீவில் ஏராளம்.

இத் தீவுகளிடையே நெருங்கிய தொடர்பு ஏற்படுவதற்குத் தடையாக இருப்பவை இத் தீவுகளின் எண்ணிக்கையும், அவற்றிற்கிடையேயுள்ள தொலைவுமேயாகும். எளிதான போக்குவரத்து வசதிகளின்மையால், ஒவ்வொரு தீவும் தனித்தனியே வளர்ந்து, தமக்கெனச் சில தனிப்பண்புகளையும் பரம்பரை வழக்கங்களையும் ஏற்படுத்திக்கொண்டுள்ளன. இவற்றிற்கென்று ஒரு பொது மொழிகூட இல்லை என்பதனின்றும் மேற்சொன்ன கூற்றுத் தெளிவாகிறது. விமானப் போக்குவரத்து வசதிகளை இத் தீவுகளில் அமைத்ததன் மூலமே, இதுகாறும் அறுந்திருந்த தொடர்பு ஓரளவிற்குத் திரும்ப ஏற்பட்டுள்ளபோதிலும், அடிப்படையான மாற்றங்கள் எவற்றையும் அப் போக்குவரத்துக் கொணரவில்லை. மேலும், போக்குவரத்திற்குள்ள தேவையில் ஏற்படும் ஏற்ற இறக்கங்களின் காரணமாகக் கப்பல் தொழில் துறையில் சில பிரச்சினைகள் முன்னரினும் கடுமையாகியுள்ளன. சான்றாக, வாழையை ஏற்றிச் செல்லக் குளிரூட்டுஞ் சாதனம் அமைந்த கப்பல்களும், எண்ணெய்ப் போக்குவரத்துச் செய்ய எண்ணெய்

தேக்கும் கப்பல்களும் (oil tankers) தேவைப்படுகின்றன. ஆனால், பிரயாணிப் போக்குவரத்தோ (passenger traffic) பெரும்பாலும் பருவ காலத்தையொட்டி வேறுபடுகிறது. இவற்றோடு மட்டும் அப் பிரச்சினைகள் நில்லாது, ஜூலைமுதல் அக்டோபர்வரையுள்ள காலத்தில் வீசும் கடும்புயல்களின் காரணமாகச் சில சமயங்களில் கப்பற் பயணமும் அபாயகரமானதாக இருக்கிறது. மேலும், குறிப்பாக செப்டம்பர் மாதத்தில் கடல்கள் வெப்பம் மிகுந் தவையாயும், காற்றுகள் மாறுபடுந் தன்மை வாய்ந்தனவாயும் இருப்பதால், கப்பல் போக்குவரத்து எளிதானதன்று.

அரசியற் பிரிவுகள்: க்யூபா ஒரு சுயேச்சைக் குடியரசு. ஹெய்டி (Haiti), டொமினிகன் ரிபப்ளிக் (Dominican Republic) ஆகிய இரண்டு குடியரசுகளும் ஹிஸ்பானியோலா தீவை ஆக்கு கின்றன. ப்வெர்ட்டோ ரீகோவும் வெர்ஜின் தீவுகளிற் சிலவும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளுக்குச் சொந்தமானவை. இவை தவிர்த்து மிகுதியாயுள்ள தீவுகள் யாவும் கிரேட் பிரிட்டன், ஃபிரான்ஸ், நெதர்லாந்து ஆகிய நாடுகளின் குடியேற்றப் பிர தேசங்களாகும். இவற்றில் கிரேட் பிரிட்டனைச் சார்ந்தவையே எண்ணிக்கையில் மிகுந்தவை; முக்கியமானவை.

பிரிட்டிஷ் நாட்டிற்கு உரிமையான தீவுகளிற் பெரும் பாலானவை 1956–57-ல் ஒரு கூட்டரசாக இணைக்கப்பெற்றன. (இதைப்பற்றி 'பிரிட்டிஷ் மேற்கிந்தியத் தீவுகள்' என்னும் பகுதியில் படிக்கலாம்.)

மேற்கிந்தியத் தீவுகளில் காலனிகளை நிறுவியுள்ள வன்பெரு நாடுகளின் பிரதிநிதியாக இருக்கும் கரீபியன் ஆணைக்குழு (Caribbean Commission) என்னும் ஓர் அமைப்பின்மூலம் பிரதேசங் களுக்கிடையிலுள்ள கூட்டுறவில் முன்னேற்றம் நிகழ்ந்துள்ளது. இவ்வமைப்புப் பொருளாதாரக் கூட்டுறவு, சமுதாய நலம் ஆகியவற்றைப் பொறுத்தவரை ஆலோசனையும் அறிவுரையும் அளிக்கும்மூலமாகச் செயல்புரிகிறது. இவ்வாணைக்குழுவானது, எண்ணற்ற இக் காலனிகளின் பிரதிநிதிக் குழுக்களைக்கொண்ட மேற்கிந்திய மாநாடு (West Indian Conference) என்னும் பிரதேச சபை உருவாகக் காரணமாக அமைந்தது. இவ்விரண்டு அமைப்பு களும் குறிப்பிட்ட எல்லைக்குட்பட்ட அதிகாரத்தையும் செய லாற்றவியலா நிலையையும் கொண்டிருப்பினும் (lack of executive power), கருத்துகளைப் பரிமாறிக்கொள்வதற்கு ஏற்ற தனிப் பெரும் பேரவைகளாகத் திகழ்கின்றன.

க்யூபா: இது ஏறக்குறைய மற்றெல்லாத் தீவுகளின் பரப்பையும் ஒன்றுசேர்த்துக் கிடைக்கும் பரப்பைக்கொண்ட பெரிய நாடாக விளங்குகிறது. இதன் பரப்பளவு 44,164 ச.மை. (இங்கிலாந்தின் பரப்பில் $\frac{9}{10}$ பங்கு); மக்கள்தொகை $6\frac{1}{2}$ மி. (இத் தொகையிற் பெரும்பான்மையோர் வெள்ளையரே). இந் நாடு அயன மண்டலத்திற்குள்ளேயே அமைந்திருக்கிறது. இதன் நீளம் 760 மைல்களாகும்; அகலம் 36-லிருந்து 195 மைல்கள் வரையாகும். கொலம்பஸ் இதைக் கண்டுபிடித்த பிறகு இந் நாடு 1898ஆம் ஆண்டுவரை ஸ்பானியரின் ஆதிக்கத்தில்இருந்துவந்தது. பிறகு 1934 வரை அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் ஆதரவின்கீழ் இருந்து, அதே ஆண்டில் சுயேச்சை பெற்ற நாடாயிற்று. ஆயின், இன்றும் இந் நாடு தனது பொருளாதாரத்தைப் பொறுத்தவரை அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளையே சார்ந்துள்ளது.

உள்நாட்டின் பெரும்பகுதி உயர்நிலமாகவும் மலைப்பாங்கான தாகவும் இருக்கிறது. கிழக்குப் புறத்தில் தென் கடற்கரையி லிருந்து எழுந்து 8,000 அடிவரை உயர்ந்து நிற்கும் சியெரா மாயெஸ்ட்ரா (Sierra Maestra) என்பதே இதன் ஒரே ஒரு முக்கியமான மலைக்கோவையாகும். நாட்டின் தென்பகுதியில் சுமாராக விரிந்த பரப்பில் காணப்பெறும் கடற்கரைச் சதுப்பு நிலம் இருக்கிறது. 2,000 மைல் நீளமுள்ள கடற்கரையினுடைய வடபாகத்தின் பெரும்பான்மையான பகுதி முருகைப் பார்களால் (coral reefs) ஆகியது. சிற்றுாறுகளின் செய்கையானது நிலத்தால் ஏறக்குறைய முற்றிலும் சூழப்பெற்ற சிறந்த துறைமுகங்கள் பலவற்றை அம் முருகைப் பார்களில் உருவாக்கியுள்ளது. மொத்த நிலப்பரப்பில் பாதியளவு விவசாயத்திற்கென ஒதுக்கப்பெற் றுள்ளது; இதில் $\frac{1}{3}$ பங்கு பயிரிடத்தக்க நிலம்; $\frac{2}{3}$ பங்கு மேய்ச்சல் நிலமாகும். க்யூபாவின் பரப்பில் 10 சதவீதத்திற்குமேல் காடுகள் துதைந்துகிடக்கின்றன. பாழ்நிலம், கட்டடங்கள் அமைந்த பகுதி கள் ஆகிய இரண்டின் மொத்தப் பரப்பும் சேர்ந்து ஏறக்குறைய 40 சதவீதமாகவுள்ளது.

க்யூபாவின் பொருளாதாரத்தில் விவசாயமே பிரதானம். இந் நாடு தனது பெரும் பரப்பிற் சிறந்த மண்வளத்தையும், ஆண்டு முழுவதும் நீடிக்கும் பயிர் வளருங் காலத்தையும், வேண் டும் அளவிற்குக் கிடைக்கும் உழைப்பையும் பெற்றிருக்கின்றது. இதன் பயிர்களுள் முதன்மையானது கரும்பு. சுத்தி செய்யப் பெறாத சர்க்கரையின் உற்பத்தி 5-லிருந்து 6 மில்லியன் டன் அளவினதாக இருக்கிறது. உலகிலேயே கரும்பு உற்பத்தியிலும் அதன் ஏற்றுமதியிலும் தலைசிறந்தது என்னும் பெருமையைக்

கியூபா நாடு தனக்கே உரியதாக்கிக்கொண்டுள்ளது. இவ்வுற்பத்தியில் $\frac{1}{3}$ பங்கு அல்லது பாதிக்கு மேற்பட்ட அளவு அனைத்துலக வர்த்தகத்தில் ஈடுபடுத்தப்பெறுகிறது. இத் தீவின் வளமிக்க பகுதிகளிலெல்லாம் கரும்புச் சாகுபடி நடைபெறுகிறது. இத் தீவின் மேற்குப் பாகத்தைவிடக் குறைந்த மழையளவு கொண்ட மத்திய, கிழக்குப் பகுதிகளை ஈண்டுச் சிறப்பாகக் குறிப்பிட வேண்டும். நாட்டின் மத்தியப் பகுதியிலும் மேற்குப் பகுதியிலும் குறிப்பிட்ட சிற்சில இடங்களில் கரும்பைக் காட்டிலும் புகையிலைக்கு முக்கியத்துவம் மிகுதி. க்யூபாவின் இரண்டாவது முக்கியப் பயிராகவுள்ள புகையிலையே இங்குச் செழித்து வளர்ந்திருக்கும் சுருட்டுத் தொழிலுக்கு ஆதாரமாக விளங்குகிறது.

க்யூபாவின் மற்ற முக்கிய உற்பத்திப் பொருள்கள் பழங்கள் (முக்கியமாக வாழை, அன்னாசி), காப்பி முதலியவை. தென் கிழக்குப் பகுதியிலுள்ள மலைப்பாங்கான மாவட்டங்களிலேயே காப்பிச் செடி பெரும்பாலும் பயிராகிறது. சாரம் குறைந்த மண்ணைக் கொண்டிருப்பினும், வருடம் முழுவதும் மேய்ச்சல் நிலமாகப் பயன்படத்தக்க சமவெளிகள் அல்லது சவானா புல்வெளிகள் இத் தீவின் மத்தியக் கிழக்குப் பகுதியின் பிரதான அமிசங்களாகும். இவை விரிந்த பரப்பில் காணப்பெறுகின்றன. இத்தகைய மத்தியக் கிழக்குப் பகுதியில் கால்நடை வளர்ப்புத் தொழில் மும்முரமாக நடைபெற்றுவருகிறது. அடர்ந்த காடுகளைக்கொண்ட மலைச்சரிவுகள் சிறந்த மரச்சட்டங்களையும் மற்றக் கான்படு பொருள்களையும் அளிக்கின்றன. இங்குள்ள தாதுப்பொருள் வைப்புகள் யாவும் மதிப்பில் உயர்ந்திருப்பதோடு பலவகையான தாதுக்களையும் கொண்டுள்ளன. எனினும், மாங்கனீசு, குரோம் (chrome), இரும்பு, செம்பு ஆகியவைமட்டுமே சிறப்பாக அகழ்ந்தெடுக்கப்பெறுகின்றன.

பீஸோ என்பதே க்யூபாவின் செலாவணி அலகு. ஒரு பீஸோ என்பது 100 சென்டுகள் (cents) கொண்டது. இது பெயரளவில் ஓர் அமெரிக்க டாலருக்குச் சமம். ஸ்டெர்லிங் நாணயப்படி ஒரு பீஸோ 7 ஷில். 2 பென்ஸிற்குச் சமம் (£ 1 = 2·80 பீஸோக்கள்). 1956-ல் க்யூபாவில் இறக்குமதியான பொருள்களின் மதிப்பு 649 மி. பீஸோக்களெனவும் (£ 230 மி.). ஏற்றுமதிச் சரக்குகளின் மதிப்பு 666 மி. பீஸோக்களெனவும் (£ 238 மி.) கணக்கிடப்பெற்றது. வழக்கம்போல் அரிசியே இறக்குமதிப் பண்டங்கள் அனைத்துள்ளும் மதிப்பில் மிகமிக உயர்ந்தது. சர்க்கரையின் மதிப்பு மொத்த ஏற்றுமதியின் மதிப்பில் ஏறக்

குறைய 75 சதவீதமாகவும், தாதுப்பொருள்களின் மதிப்பு 5 சதவீதமாகவும் இருந்தன. நாட்டின் மொத்த இறக்குமதியில் 75 சதவீதத்தை அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் அளித்தன; ஏற்றுமதியில் 65 சதவீதத்தை அந் நாடுகளே பெற்றுக்கொண்டன.

தலைநகரான ஹவானு (Havana) க்யூபாவின் வடமேற்குக் கரையின்மீது ஓர் இயற்கைத் துறைமுகமாகப் பாங்குற அமைந்துள்ளது. இப் பட்டினம், நன்கு முன்னேறியிருக்கும் பொது நிருவாக இருப்புப்பாதைகளின் (நீளம் 3,714 மைல்கள்) மூலமும், இந் நீளத்தைக் காட்டிலும் இருமடங்கு நீளங்கொண்ட தனியார் துறை இருப்புப்பாதைகளின்மூலமும் தீவின் மற்றைப் பகுதிகளோடு இணைக்கப்பெற்றுள்ளது. க்யூபாவில் ஓடும் சாலைகளில் மிக முக்கியமானது 700 மைல் நீளமுள்ள மத்திய நெடுஞ் சாலையே. நாட்டின் முதுகெலும்பு போன்று அமைந்துள்ள இந் நெடுஞ்சாலை க்யூபாவின் கிழக்குப் பகுதியிலிருந்து மேற்குப் பகுதி வரையிலும் தொடருகிறது.

100,000-க்கும் மேற்பட்ட மக்கள்தொகை கொண்ட க்யூபா நாட்டு நகரங்கள் (1953ஆம் வருடக் கணிப்புப்படி)

ஹவானு (Havana)	788,000
மரியனோவா (Marianao)	230,000
ஹால்குவின் (Holguin)	227,000
கமாகுவே (Camaguey)	191,000
ஸான்டியாகோ (Santiago)	167,000
ஸான்டா க்ளாரா (Santa Clara) அல்லது லா வில்லா (Las Villas)	145,000
சியான்ஃப்வேகோஸ் (Cianfuegos)	99,000

ஹெய்டி (Haiti): ஹிஸ்பானியோலாவின் மேற்குப் பகுதியாக அமைந்துள்ள ஹெய்டி குடியரசு (10,714 ச. மைல்) ஹிஸ்பானியோலாவின் பரப்பில் மூன்றிலொரு பங்கைக்கொண்டது. இப் பரப்பே வேல்ஸ் (Wales) நாட்டின் பரப்பில் ஏறக்குறைய மூன்றிலொரு பங்கிற்குச் சமம். 1804ஆம் ஆண்டுவரையில் இது ஒரு ஃபிரெஞ்சுகாலனியாகஇருந்துவந்தது. 1802-ல் அடிமைகள் இங்கு கிளர்ச்சி செய்து உலகிலேயே முதலாவதான நீக்ரோ குடியரசை ஸ்தாபித்தனர். இக் குடியரசின் 3 மில்லியன் மக்களில் வெள்ளை இனத்தவர் நூற்றுக்கணக்கானவர்தாம். நிலம் மலைப்பாங்கானதாக இருந்தபோதிலும், மொத்தப் பரப்பில் ஏறக்குறைய $\frac{1}{3}$ பங்கு

நிலம் பயிரிடத்தக்கதென்றோ, மேய்ச்சல் நிலமென்றோ பிரிக்கப் பெற்றுள்ளது. மேலும், ¼ பங்கு நிலப்பரப்பு காடுகளடங்கிய தாகவும், மற்றொரு ¼ பங்கு பொருளாதாரச் செயல்பாட்டிற்குத் தக்க உள்ளார்ந்த வளமுடையதாகவும், $\frac{1}{5}$ பங்குக்கும் குறைவான பரப்புப் பாழ்நிலமாக அல்லது கட்டடங்கள் அமைந்த இடமாக வும் கருதப்பெறுகிறது. ஹெய்டி குடியரசாவதற்கு முன்பு அதில் வழங்கிவந்த சில பிற்போக்கான உழவு முறைகளின் விளைவாக அது தன் மண்வளத்தில் குன்றிப்போய்விட்டது; காடழித்தலும் நடைபெற்றுவரவே மண்ணரிப்பு ஏற்பட்டது; நிலத்தைப் பய னளிக்குமாறு செய்வதற்கான வழிகளும் தற்போது கையாளப் பெற்றுவருகின்றன. காப்பி ஹெய்டியின் முக்கியப் பயிராகும் (1956-ல் ஏற்றுமதியில் 70 சதவீதம் இப் பயிரே). ஸிஸால், சர்க் கரை ஆகிய இரண்டும் காப்பிக்கு அடுத்தாற்போல் முக்கியத்துவ முடையவை. பருத்தி, வாழை முதலியவற்றின் உற்பத்தி முன்பைப்போல் இராது குறைந்துவிட்டது. பாக்ஸைட், செம்பு ஆகிய உலோகங்களின் உற்பத்தித் தொழில் வளர்ச்சி பெற்று வருகிறது. இதன் வர்த்தகம் பெரும்பாலும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளுடன் நடைபெறுகிறது. இக் குடியரசில் வழங்கிவரும் செலாவணியலகு 100 சென்டைம்கள் (centimes) கொண்ட கோர்டு (gourde) (1 டாலருக்கு 5 கோர்டுகள்; £ 1 = 14 கோர்டு கள்) ஆகும். 1956-ல் ஏற்றுமதி, இறக்குமதி ஆகிய ஒவ்வொன்றின் மதிப்பும் சுமார் 232 மி. கோர்டுகளென்று (£ 16½ மி.) குறிக்கப் பெற்றது. 200,000 மக்கள் வாழும் போர்ட் ஆ-பிரின்ஸ் (Port-au-Prince) என்பது ஹெய்டியின் தலைநகராகவும், அதன் ஒரே பெரிய நகரமாகவும் திகழ்கிறது.

டொமினிகன் குடியரசு (The Dominican Republic): ஹிஸ்பானியோலாவின் பரப்பில் மூன்றிலிரண்டு பாகத்தை (19,332 ச. மைல்) அடைத்தும், அதன் கிழக்குப் புறத்தே அமைந்தும் இருக்கும் டொமினிகன் குடியரசு முதன்முதலில் ஸ்பானியரின் ஆட்சிக்குக்கீழ் இருந்தது. 1865ஆம் ஆண்டிலிருந்து இது ஒரு தனி நாடாக இருந்துவருகிறது. 1955ஆம் ஆண்டின் மக்கள்தொகைக் கணிப்புப்படி இதன் மக்கள்தொகை 2½ மில்லி யன்கள். மலைப்பாங்காக அமைந்த உள்நாட்டில் மேற்கிந்தியத் தீவுகளிலேயே மிகவும் உயரமான பகுதி (10,500 அடி) அமைந் திருக்கிறது. இக் குடியரசின் மொத்தப் பரப்பில் ஏறக்குறைய ¾ பங்கில் காடுகள் மண்டிக் கிடக்கின்றன. எஞ்சியதில் பெரும் பான்மையான பகுதி சாகுபடியின் கீழுள்ள நிலமாகவும், மேய்ச்சல் நிலமாகவும் சரிசமமாகப் பிரிக்கப்பெற்றுள்ளது.

பெரும்பாலும் அழிக்கப்படாமலிருக்கும் அதன் பெருங் காடுகளிலிருந்து சாமான்கள் செய்ய உதவும் மரங்களும், சாயத்தொழிலில் பயன்படும் மரங்களும் கிடைக்கின்றன. ஹெய்டியிலுள்ளது போன்றே இங்கும் தாதுப்பொருள் வைப்புகள் இதுகாறும் பயன்துய்க்கப்பெருது இருந்துவருகின்றன. செலாவணி அலகான பீஸோ அமெரிக்க டாலரை ஒத்தது. 1956-ல் இறக்குமதியின் மொத்த மதிப்பு 108 மி. பீஸோக்கள் (£ 38½ மி.); ஏற்றுமதியின் மதிப்பு 124 மி. பீஸோக்கள் (£ 44 மி); ஏற்றுமதியில் ஏறக்குறைய அரைப் பங்கு சர்க்கரையாகவும், கால்பகுதிக்கு மேற்பட்ட அளவு காப்பியாகவும் இருந்தன. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளும் ஐக்கிய அரசும் இக் குடியரசின் முதன்மையான வாடிக்கை நாடுகளாகும். இதன் இறக்குமதிச் சரக்குகள் பெரும்பாலும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளிலிருந்தே வருகின்றன. சியூடாட் ட்ரஜில்லோ (Ciudad Trujillo) என்பதே டொமினிகன் குடியரசின் தலைநகரமாகும். இந் நகரில் ¼ மில்லியனிற்கும் சற்று அதிகமான மக்கள் வாழ்கின்றனர்.

ப்வெர்ட்டோ ரீகோ (Puerto Rico): டெவன் (Devon), கார்ன்வால்(Cornwall) பகுதிகளைவிடச் சற்றுக் குறைந்த பரப்புக் (3,435 ச.மைல்கள்) கொண்டதும், 2¼ மில்லியன் மக்கள் (டெவன், கார்ன்வால் ஆகியவற்றின் மொத்த மக்கள் தொகையைப்போல் இருமடங்கு) வாழ்வதுமான ப்வெர்ட்டோ ரீகோ பேரான்டிலீஸ் தீவுகளிலேயே மிகச் சிறியதும், கிழக்குக் கோடியில் அமைந்திருப்பதும் ஆகும். இதன் மக்களிற் பெரும்பாலோர் ஸ்பானிய வமிசப் பரம்பரையில் தோன்றியவர்களாவர். 1898-ல் இத் தீவு ஸ்பானியரிடமிருந்து அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் ஆதிக்கத்தின்கீழ் வந்தது. அதன் பிறகு அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் பேரவை (United States Congress) இதற்குச் சுயாட்சி உரிமை வழங்கிற்று. இதன் உள்நாட்டுச் சட்டங்களெல்லாம் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளது பேரவையின் அங்கீகாரம் பெற்ற பின்னரே சட்டங்களாயின. இக் கட்டுப்பாடும் 1952-ல் நீங்கிற்று. அவ்வாண்டிலிருந்து இது அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளுடன் நெருங்கிய உறவுடைய, சுயாட்சி பெற்ற காமன்வெல்த் உரிமை நாடாக (Free Commonwealth) இருந்துவருகிறது. இதன் மலைவளஞ் செறிந்த உள்நாடு 4,000 அடி உயரத்திற்கு எழுந்துள்ளது. இந் நாட்டின் ஓரத்தே 12 மைல்களுக்கு உட்பட்ட அகலத்தைக்கொண்ட கடற்கரைச் சமவெளிகள் அமைந்துள்ளன. இவற்றின் பெரும்பாலான பாகங்களில் வேளாண்மை வெற்றிகரமாக நடைபெறுவதற்கு வேண்டிய அளவு மழை பொழிகின்றதெனினும், இதன் தென்பகுதி வேளாண்மைத்

தொழில் வளமுறப் பாசன வசதிகளைப் பெருக்குதல் இன்றி யமையாதது. மொத்த நிலப்பரப்பில் $\frac{3}{4}$ பங்கு விவசாயத்தில் ஈடுபடுத்தப்பெற்றுள்ளது. இதில் 1,300 சதுர மைல்களுக்கும் மேற்பட்ட பரப்புடைய உழுநிலமும், ஏறக்குறைய 1,300 சதுர மைல் பரப்புடைய மேய்ச்சல் நிலமும் அடங்குகின்றன. 400 ச. மைல்கட்கும் மேற்பட்ட பரப்பு வனமார்ந்தது; எஞ்சியுள்ள 400 சதுர மைல் பரப்பில் அரைப்பங்கு உள்ளார்ந்த உற்பத்தித் திறன் வாய்ந்தது. மற்ற மேற்கிந்தியத் தீவுகளுடன் ஒப்பிடுகையில் ப்வெர்ட்டோ ரீகோவில் வாழ்க்கைத் தரம் உயர்ந்துள்ளது. இவ் உயரிய நிலைக்கு அடிப்படைக் காரணம் அதன் வேளாண்துறைப் பொருள்களது ஏற்றுமதியே. செறிந்த வேளாண்மையின்மூலம் தீவிரச் சாகுபடி நடைபெறுவதனால், மண்ணின் வளம் உழவுக் குடிகளுக்குக் கவலையூட்டுமளவிற்கு மிகக் குறைந்துபோயுள்ளது. இறக்குமதியாகிய உரங்களைக்கொண்டுதான் அக் குடிகள் உழு நிலத்தின் வளத்தை மீட்டுவருகின்றனர். இதன் பொருளாதாரம் சர்க்கரையையே ஆதாரமாகக்கொண்டு விளங்குகிறது. பிரிட்டன், ஃப்ரான்ஸ், நெதர்லாந்து நாடுகளைச் சார்ந்த மேற்கிந்தியத் தீவு களின் பகுதிகள் முதலிய இவை அனைத்தின் மொத்தச் சர்க்கரை உற்பத்தியைவிட அதிகச் சர்க்கரையை ப்வெர்ட்டோ ரீகோ உற்பத்தி செய்கிறது. இந் நாடு காப்பி பயிரிடுதலைக்கூடக் குறைத் துக்கொண்டு, இந் நூற்றாண்டின் துவக்கத்திலிருந்து சர்க்கரை உற்பத்தியில் உன்னதமான நிலையை வகித்துவருகிறது. ஆயினும், இன்றும் இதன் மலைச்சரிவுகளில் ஏற்றுமதிக்காகவென்று காப்பி பயிராகிறது. முன்பிருந்த காடுகள் யாவும் 19ஆம் நூற்றாண்டில் அழிக்கப்பட்டுவிட்டன. இப்போது அவற்றைத் திரும்பக் காடாக் குவதில் கவனம் செலுத்தப்பெற்றுவருகிறது. இந் நாட்டில் வரி விலக்கு, தொழில் துணிவிற்கு ஊக்கம் ஊட்டியுள்ளது. அமெ ரிக்க டாலரே செலாவணி அலகாக இருக்கிறது. 1956–57-ல் இறக்குமதியான சரக்குகளின் மதிப்பு $ 709 மி. (£ 253 மி) எனக் குறிக்கப்பெற்றது. இதில் 89 சதவீதம் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளிலிருந்து வந்தது. இதற்கெதிராக ஏற்றுமதிச் சரக்கு களின் மதிப்பு 441 மி. (£ 159 மி). இதன் ஏற்றுமதியில் 95 சதவீதத்தை அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் பெற்றுக்கொண்டன. இந் நாட்டின் தலைநகரமான ஸான் ஜுவான் (San Juan) வடகடற்கரைமீது வீற்றிருக்கின்றது. 1950ஆம் ஆண்டு மக்கள் கணிப்புப்படி இதன் மக்கள்தொகை 224,000 ஆக இருந்தது. அடுத்த ஆண்டில் இந் நகரோடு ரியோ பீட்ராஸ் (Rio Piedras, 132,000) என்னும் நகரம் இணையவே, ஸான் ஜுவானின் மக்கள் தொகை 356,000 ஆகப் பெருகிற்று. பான்ஸ் (Ponce, 127,000

பேர்) என்பதே இந் நாட்டின் தெற்கில் அமைந்துள்ள முக்கிய நகரமாகும்.

ப்வெர்ட்டோ ரீகோவிற்குக் கிழக்கிலுள்ள ஐம்பது சிறிய தீவுகளும் பார்களும் (cays) சேர்ந்தவையே அமெரிக்கன் வெர்ஜின் தீவுகள் என்பவை. இவற்றின் மொத்தப் பரப்பு 132 சதுர மைல்கள். இதில் மூன்றிலொரு பங்கு விளைநிலமும் மேய்ச்சல் நிலமும் (பெரும்பாலும் மேய்ச்சல்நிலமே) அடங்கியது. அரைப்பங்கு நிலப் பரப்பில் காடுகள் அடர்ந்துள்ளன; எஞ்சிய $\frac{1}{6}$ பாகம் பலனேதும் அளியா நிலம். இத் தீவுகளிற் சொற்ப மழைதான் பொழிகிறது. இவை பெரும்பாலும் மக்கள் நடமாட்டமற்றுக் காணப்பெறுகின்றன. ஸெண்ட் தாமஸ் (St. Thomas), ஸெண்ட்க்ராய் (St. Croix), ஸெண்ட் ஜான் (St John) ஆகிய மூன்று தீவுகளே முக்கியமானவை. இவை மூன்றன் மொத்த மக்கள்தொகை சுமாராக 25,000 ஆகும். இவை ரம் (rum) என்னும் மதுபானத்தைத் தயாரிக்கின்றன. ஸெண்ட் தாமஸ் தீவு ஒருகாலத்தில் ஆன்டிலீஸ் பகுதியிலேயே முதன்மையான அடிமை வியாபாரச் சந்தையாகவும் வர்த்தகப் புலமாகவும் இருந்துவந்தது. சார்லெட் ஆமலீ (Charlotte Amalie, மக்கள்தொகை 11,500) என்னும் நகரம் இத் தீவுக்கூட்டத்தின் தலைநகராக விளங்குகிறது. இந் நகரம் ஓர் அழகிய துறைமுகம் வாய்ந்தது. இத் துறைமுகம் கையாண்டுவரும் வாணிபம் தடையேதுமின்றி நடந்துவருகிறது. கப்பல்கட்கு எரிபொருளிடுதல், பழுதுபார்த்தல் முதலியவை இத் துறைமுகம் ஆற்றிவரும் ஊழியங்களாம்.

பிரிட்டிஷ் மேற்கிந்தியத் தீவுகள் (British West Indies): ஆட்சிப் பொறுப்பை முன்னிட்டு இத் தீவுகள் ஆறு காலனிகளாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளன. இவற்றின் புவியியலமைப்புப்படி இவை கீழ்க்காணும் வரிசையில் வடக்கிருந்து தெற்காகவும் கிழக்காகவும் அமையும்: பஹாமா தீவுகள், ஜமைகா, லீவெர்டு தீவுகள் (Leeward Islands), விண்ட்வெர்டு தீவுகள் (Windward Islands), பார்பேடோஸ் (Barbados), ட்ரினிடாடு, டபெகோ (Tabago). இவற்றின் மொத்தப் பரப்பு 12,000 ச. மைல்களுக்குச் சற்று அதிகம் (ஏறக்குறைய பெல்ஜியம் நாட்டின் பரப்பையொத்தது). இவற்றின் மக்கள்தொகை 3 மில்லியன்களுக்கும் மேற்பட்டது. பஹாமா தீவுகள், வெர்ஜின் தீவுகள் ஆகியவை தவிர மற்றத் தீவுகள் யாவும் 1956-ல் ஒன்றுகூடி ஒரு சமஷ்டி அரசை உருவாக்கத் தீர்மானித்து, அதற்கு 1957-ல் பிரிட்டிஷ் பாராளுமன்றத்தின் அங்கீகாரத்தைப் பெற்றன. இக் கூட்டரசு சட்ட

மன்றத்தின் தலைமையிடம் ட்ரினிடாடில் அமைந்துள்ளது. இதன் முதல் கவர்னர்-ஜெனரல் 1958-ல் பதவிப் பொறுப்பேற்றார்.

இத் தீவுகள் அனைத்துஞ் சிதறிப் பரவியுள்ளன. சான்றாக, பார்பேடோஸ் தீவு ஜமைக்காவிலிருந்து 1,000 மைல் தொலைவி லிருக்கிறது. இத் தீவுகள் ஒவ்வொன்றின் குடிமக்களும் தீவிர மான நாட்டுப்பற்றுக் கொண்டவர்கள். ஐக்கிய அரசுடன் நடை பெற்றுவரும் கப்பல் போக்குவரத்து ஓர் எல்லைக்குட்பட்டுள்ளது. கனடா (Canada) இத் தீவுகளின் முக்கியச் சந்தை. இவை படைக் கும் பொருள்கள் கனடாவில் நன்கு விலைபோகின்றன. டாலரைச் செலாவணி அலகாகக் கொண்டது கனடா; ஆனால், இவற்றின் அலகோ ஸ்டெர்லிங் நாணயம். எனவே, இச் செலாவணி அலகு வேறுபாடு உலகப் போருக்குப் பிற்பட்ட காலத்தில் இவ்விரண் டிடையேயும் நடந்துவந்த வர்த்தக உறவில் சில இடையூறுகளை ஏற்படுத்தியுள்ளது. இவற்றின் சட்டபூர்வமான செலாவணி அலகு ஸ்டெர்லிங் நாணயமே. ஆனால், 1951-ல் பிரிட்டிஷ் கரிபி யன் காலனிகளின் கிழக்கத்திய தீவுக்கூட்டம்(ட்ரினிடாடு, பார்பே டோஸ் முதலியன) பிரிட்டிஷ் மேற்கிந்திய டாலர் நோட்டு (British West Indies Dollar Notes) என்னும் பொதுப்படை அலகைப் பயன்படுத்தத் துவங்கின. இந்த அலகு, போருக்கு முன்பிருந்த அமெரிக்க டாலர்களைப்போன்றே 4 ஷில். 2 பென்ஸ் (£ 1–4.80 பிரி. மே. டா.) மதிப்புடையதாகும்.

இத்தீவுகளிற் பெரும்பாலானவற்றில் தொழில் வளர்ச்சிக்குத் தேவையான அளவு தாதுப்பொருள் மூலங்கள் இல்லாதிருப்ப தால், அவற்றின் பொருளாதார நிலை—பெட்ரோலியம் வைப்பு களைக்கொண்ட ட்ரினிடாடு தீவு மட்டும் மேற்கூறியதற்கு ஒரு விதிவிலக்கு — பலவீனமுள்ளதாய் இருக்கிறது. எனினும், தொழில்மயமாக்குவதற்கான சாத்தியக்கூறுகள் கவனிக்கப் பெறுதுள்ளன எனக் கூறத் தேவையில்லை. இதை மெய்ப்பிக்கும் வகையில் ஜமைக்கா, ட்ரினிடாடு ஆகியவற்றில் இரண்டாந்தரத் தொழில்கள் பல நிறுவப்பெற்றுச் சிறப்புற நடைபெற்றுவருகின் றன. இவை சிறந்த பயனளிக்கும் என்னும் நம்பிக்கையும் உள்ளது. குளிர்காலத்தில் நிலவும் உவப்பான காலநிலை பயணர் போக்குவரத்தைத் தூண்டுவதாக இருக்கிறது; பயணரைப் பேணும் தொழில் இவற்றின் ஒரு முக்கியத் தொழில். பஹாமா தீவுகள், பார்பேடோஸ், ஜமைக்கா, ட்ரினிடாடு முதலியவற்றில் உயர்ந்த ரக உணவு விடுதிகள் உள்ளன. இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பின்னர் பிரிட்டனுடன் செய்துகொண்ட ஒப்பந்தத் தின்படி அமெரிக்கா, பஹாமா தீவில் ஆறு பாதுகாப்புப் படைத்

தளங்களையும், ஜமைக்கா, ஆன்டிகா (Antigua—லீவெர்டு தீவுகள்), சென்ட் லூஷா (St. Lucia—விண்ட்வெர்டு தீவுகள்), ட்ரினிடாடு முதலிய ஒவ்வொன்றிலும் தனது மற்றப் பாதுகாப்புப் படைத் தளங்களையும் ஏற்படுத்தியுள்ளது.

பஹாமா தீவுகள்: பஹாமா தீவுகள் முப்பது தீவுகளடங்கிய ஒரு தீவுப்பின்னல். இவற்றில் மக்கள் நடமாட்டமற்ற பல நூற்றுக் கணக்கான பாறைப் பகுதிகளும் ஆழமற்ற கடல்துறைகளும் அடங்கியுள்ளன. இத் தீவுப்பின்னல் ஃப்ளாரிடாவின் கடற்கரைக்கு அருகிலிருந்து தென்கிழக்காக அட்லான்டிக் மாகடலில் 700 மைல் நீளத்திற்கு விரிந்தமைந்துள்ளது. இத் தீவுகள் பெரும்பாலும் அயன மண்டலத்திற்குப் புறத்தேயுள்ளன. ஆதலால், இவற்றின் காலநிலை மேற்கிந்தியத் தீவுகளின் முதன்மையான குழுவின் காலநிலையைவிடச் சுற்றுச் செறிவில் (intensity) குறைந்து சிறிது மட்டுநிலை வாய்ந்தது. இவற்றின் பரப்பு 4,400 ச. மைல்கள் (ஜமைக்காவின் பரப்பும் இதுவே); மக்கள்தொகை 117,000. மொத்தப் பரப்பில் $\frac{1}{90}$ பங்குதான் (50 ச. மைல்கள்) பயிர் விளை நிலமாக உள்ளது. இது போக எஞ்சியதில் 1,250 ச. மைல் பரப்புக் காடுகள் சூழ்ந்தது. இவ்விரண்டு பரப்புகளையும் நீக்கின், எஞ்சிய பாகம் எவ்விதமான பயன்பாட்டிற்கும் தகுதி வாய்ந்ததாக இல்லை. இப் பாகத்தின் மண் வரண்ட, நீர் புகும் (porous) முருகை மண் (coral soil). எனவே, வேளாண்மைக்குச் சிறிதும் ஏற்றதன்று. வளமான சூழ்நிலைகள் காணப் பெறுமிடங்களில் தக்காளி, ஸிஸால் நார் (sisal hemp), அன்னாசி, வாழை, காய்கறிகள் முதலியவை பயிராக்கப்பெறுகின்றன. இவ் உற்பத்திப் பொருள்களைப் பொறுத்து அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள், கனடா ஆகியவற்றுடன் ஓரளவுக்கு வர்த்தகம் நடைபெற்று வருகிறது. ஒரு காலத்தில் முதன்மையான தொழிலாக இருந்து வந்த கடற்பஞ்சு (sponge) சேகரிக்கும் தொழில் கடற்பஞ்சு தளங்களில் (beds) காளாண் நோய் (fungus disease) கண்டது. இதன் விளைவாக அத் தொழில் மங்கி இறுதியில் முழுவதும் மூடப்பட்டது. ஆனால், தற்போது இத் தொழில் திரும்பவும் தலைதூக்கத் துவங்கியுள்ளது. நியூ பிராவிடென்ஸ் (New Providence) என்னும் தீவில்அமைந்துள்ள நகரமான நாஸா(Nassau) என்பதே பஹாமா தீவுகளின் தலைநகரமாகும். இத் தீவுகளின் மொத்த மக்கள் தொகையில் பாதிக்கு மேற்பட்டோர் இந் நகரத்திலேயே வாழ்கின்றனர். இந் நகரம் அமெரிக்க மக்களின் உல்லாசப் பயணத்தலமாக முன்னேறிவருகிறது. இம் முன்னேற்றமே அதன் இன்றைய சிறப்பிற்கும் செழிப்பிற்கும் முக்கியக் காரணம்.

ஜமைகா: பிரிட்டிஷ் மேற்கிந்தியத் தீவுகளிலேயே ஜமைகாவே மிகப் பெரியது; மேலும், அரசியல் துறையிலும் மற்றவற்றைவிட மிகவும் முன்னேறியிருக்கிறது. இதன் மொத்தப் பரப்பு 4,400 ச. மைல்கள் (வேல்ஸின் பரப்பில் பாதிக்கு மேற்பட்ட அளவு); மக்கள்தொகை 1½ மில்லியன்கட்கும் அதிகம். இத் தீவின் முக்கிய அச்சு கிழக்கு மேற்காக அமைந்துள்ளது. இந்த அச்சையொட்டி ஒரு மலைத்தொடர் கடக்கிறது. இம் மலைத்தொடர், கிழக்கில் 'நீல மலைகள்' (Blue Mountains) எனப்பெறும் பகுதியில் 7,000 அடி உயரத்திற்குமேல் ஓங்கி நிற்கிறது. உண்மையில் இத் தீவு மலைப்பாங்கானது. வடக்கு, கிழக்குக் கரைகளின் மீது மோதும் வாணிபக் காற்றுகள் அப் பகுதிகளில் கனத்த மழையைப் பொழிவிக்கின்றன. ஆகவே, தெற்கிலும் கிழக்கிலும் பொழியும் மழை அதன் அளவில் சாலக்குறைந்துள்ளது. இத்தகைய வேற்றுமை காரணமாகவே ஜமைக்காவின் கிழக்குப் பகுதிகள் இயற்கைத் தாவரத்தில் செழித்தும், பொருள்களைப் படைப்பதில் உயர்ந்தும் இருக்கையில், தெற்கு, மேற்குப் பகுதிகள் வரண்டும் உற்பத்தியில் பின்தங்கியும் இருக்கின்றன. பெரும்புயற் காற்றுகளால் (hurricanes) எப்போதாயினும் இங்குச் சேதம் ஏற்படுவதுண்டு. 1951-ல் இத்தகைய பெரும் புயலொன்று வீசிப் பெருத்த சேதத்தைக் குவித்தது. இதன் விளைவாகப் போருக்குப் பின்பு ஏற்பட்ட முன்னேற்றம் பெரிதும் பாதிக்கப்பட்டது. இத் தீவின் மொத்தப் பரப்பில் ⅓ பங்கு வேளாண்மைக்காக ஒதுக்கப் பெற்றுள்ளது (670 ச. மைல் பரப்புச் சாகுபடி நிலமாகும்; 920 ச. மைல் மேய்ச்சல் தரைகள்). மேலும், 780 ச. மைல் பரப்பில் காடுகள் அடர்ந்துள்ளன; மற்றும் 400 ச. மைல் பரப்புத் தற்போது எவ்வித உற்பத்தியையும் அளிக்காத, ஆனால், உற்பத்தித்திறன் வாய்ந்த நிலமாக இருக்கின்றது. எஞ்சியுள்ள 600 ச. மைல் பரப்பைக் கட்டடங்களும் வெற்று நிலமும் அடைக்கின்றன.

மழைமிக்க தாழ்நிலப் பரப்புகளில் பயிராகும் வாழை இரண்டாம் உலகப் போருக்கு முன்பு ஜமைக்காவின் ஏற்றுமதியில் ஏறக்குறையப் பாதிஅளவாக இருந்தது. ஆனால், இப் பயிரின் இலைகட்கு ஏற்பட்ட நோயின் காரணமாகப் போருக்குப் பிற்பட்ட ஆண்டுகளில் உற்பத்தி மிகமிகக் குறைந்தது. எனினும், வாழை ஆராய்ச்சித் துறையில் மேற்கொள்ளப்பெற்ற பெரு முயற்சியின் மூலம் இத் தொழில் திரும்பவும் செழித்துவருகிறது. தற்போது முக்கியப் பயிராக விளங்கும் கரும்பு, மிகவுயர்ந்த அளவு மழை பெய்யும் பகுதிகளுக்கு அப்பாலுள்ள பெருந் தோட்டங்களில்

பயிராகிறது. இப் பயிர் 'ரம்' என்னும் மதுபானத்தைத் தயாரிக்கும் தொழிலின் அடிப்படையாகத் திகழ்கின்றது. இத்தொழில் நன்கு வளர்ச்சிபெற்றுவருகிறது. புகையிலை (முக்கியமாகச் சுருட்டுகளுக்காகவே), காப்பி ('நீல மலைகளில்' பயிராகிறது), பிமென்டோ (pimento), கோக்கோ, இஞ்சி, ஆரஞ்சு, திராட்சை ஆகியவையும் ஏற்றுமதியாகின்றன. பிரிட்டிஷ் கொலம்பியாவில் அலுமினியத் தயாரிப்புத் தொழிலில் அதிகமாகப் பயன்படுவதால், பாக்ஸைட் (bauxite) உலோகம் இதன் பேரளவு உற்பத்திப் பொருளாகச் சிறப்பெய்தியுள்ளது. இந் நாட்டின் செலாவணி அலகு ஸ்டெர்லிங் நாணயமாகும். 1956ஆம் ஆண்டில் மொத்த இறக்குமதியின் மதிப்பு £ 58 மி.; ஏற்றுமதியின் மதிப்பு £ 37 மி.; ஏற்றுமதியில் 75 சதவீதம் கரும்பு (33 சதவீதம்), பாக்ஸைட் (28 சதவீதம்), வாழை (14 சதவீதம்) முதலியனவாகும். பிரிட்டன், அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள், கனடா ஆகியவை ஜமைக்காவின் ஏற்றுமதியில் 90 சதவீதத்திற்கு மேற்பட்ட அளவைத் தம்மிடையே பகிர்ந்துகொண்டன; (பிரிட்டன் 50%; கனடா 25%; அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் 17%).

தலைநகரான கிங்ஸ்டனில் (Kingston), (மக்கள்தொகை 1956-ல் 158,000) மேற்கிந்தியத் தீவுகளின் பல்கலைக்கழகக் கல்லூரி அமைந்துள்ளது. 1958-ல் இதை ட்ரினிடாடில் உள்ள அயன மண்டல விவசாய இம்பீரியல் கல்லூரியோடு (The University College of Tropical Agriculture) இணைப்பதென்ற யோசனை எழுந்தது. அளவில் மிகச்சிறிய துருக்கித் தீவுகள்(Turks), கெய்கோஸ் தீவுகள் (Caicos Islands) (இவை இரண்டும் சிறந்த உப்புத் தயாரிக்கும் தொழிலில் முன்னேறியிருப்பவை), கேய்மன் தீவுகள் (Cayman Islands) [இவை டர்ட்டில் (Turtle) என்னும் மீனைப் பிடிக்கும் தொழிலில் சிறப்புடையவை] முதலியவையனைத்தும் முன்பு ஜமைக்காவின் சார்பு நாடுகளாக (dependencies) இருந்தன. இவை பிரதானத் தீவிலிருந்து (main island) முறையே வடகிழக்கிலும் வடமேற்கிலும் சில நூறு மைல்களுக்கு அப்பால் அமைந்துள்ளன.

லீவெர்டு தீவுகள்: இவை கரீபியன் கடலின் வடகிழக்குப் பகுதியை வளைத்துக் கிடக்கின்றன. சற்றுச் சிதறிக் கிடக்கும் இச் சின்னஞ்சிறு தீவுகள் ஆட்சிப் பொறுப்பை முன்னிட்டு நான்கு காலனிகளாகப் பிரிக்கப்பெற்றுள்ளன: (1) ஆன்டீகா (Antigua) [பார்புடாவும் ரெடாண்டாவும் (Barbuda and Redonda)]; (2)ஸெயின்ட் கிறிஸ்டஃபெர்-நிவிஸ் (St. Christopher-Nevis) [வழக்க

மாக ஸெண்ட் கிட்ஸ் (St. Kitts) எனப்பெறும் ஸெண்ட் கிறிஸ்டஃபெர், நிவிஸ், ஆங்வில்லா (Anguilla) ஆகியவை சேர்ந்தது]; (3)மான்ட்ஸெராட்(Montserrat); (4) பிரிட்டிஷ் வெர்ஜின் தீவுகள். ஆன்டீகா [108 ச. மைல் பரப்புடையது; வைட் (Wight) தீவின் பரப்பில் $\frac{3}{4}$பங்கை ஒத்தது] தீவுதான் இவற்றுள் மிகப்பெரியது. இத் தீவுகளின் ஆளுநர் ஆண்டின் பெரும்பகுதியை ஆன்டீகா தீவில் கழிக்கின்றார். லீவெர்டு தீவுக்கூட்டத்தின் மொத்தப் பரப்புச் சுமார் 420 சதுரமைல்கள் ஆகும். 1957ஆம் ஆண்டுக் கணிப்புப் படி இவற்றின் மக்கள்தொகை 132,000 ஆகும். மொத்தப் பரப்பில் $\frac{1}{3}$ பங்கு பயிரிடத்தக்கது; 10 சதவீதம் மேய்ச்சல்நிலம்; 18 சதவீதம் காடுகள் அடர்ந்தது; 40 சதவீதத்திற்கு மேற்பட்டது பாழ்நிலம். ஆன்டீகாவும் ஸெண்ட்கிட்ஸும் கரும்பு உற்பத்திக்குப் பெயர்பெற்றவை. மேலும், இவை 'கடல் தீவு' வகைப் பருத்தியையும் (Sea Island cotton) ஓரளவுக்கு உற்பத்தி செய்கின்றன. நிவிஸ், மான்ட்ஸெராட் ஆகியஇரண்டும் இப் பருத்தியையே தமது முக்கியப் பயிராகக் கொண்டுள்ளன குறைந்த மக்கள்தொகை கொண்ட பிரிட்டிஷ் வெர்ஜின் தீவுகள் கால்நடை வளர்த்தலிலும் காய்கறி பயிரிடுதலிலும் பெருங்கவனம் செலுத்திவருகின்றன; இப் பொருள்கள், இத் தீவுகளுக்கு அருகிலேயே இருக்கும் அமெரிக்கன் வெர்ஜின் தீவுகளில் விலைபோகின்றன. இத் தீவுகள் பெரும்பாலானவற்றில் போதிய மழையின்மையால் வேளாண்மை நடைபெறுதல் இயலுவதில்லை.

விண்டுவெர்டு தீவுகள்: இவை லீவெர்டு தீவுகளிலிருந்து ட்ரினிடாடை நோக்கித் தெற்காக விரிந்துள்ளன. லீவெர்டு தீவுகளைவிட ஈங்கு அதிக மழை பெய்கிறது. இவை மலைப்பாங்கானவை; எரிமலைச் செய்கையின் விளைவால் தோன்றியவை; அடர்ந்த காடுகள் மிக்கவை. பேரழகு படைத்தவை என்னும் பெருஞ் சிறப்பு இவற்றிற்கு உரித்தாகும். இவற்றின் மொத்தப் பரப்பு 826 ச. மைல். இதில் $\frac{1}{3}$ முல்லைநிலமாகும். $\frac{1}{3}$ பங்கிற்கு மேற்பட்ட பரப்புப் பயிரிடத்தக்க நிலமாகும். 4 சதவீத நிலப்பரப்பே (இப் பரப்பு ஸெண்ட் லூஷா தீவினுள்ளேயே அடங்கிக் கிடக்கிறது) மேய்ச்சல் நிலமாகப் பயன்படுகிறது. $\frac{1}{4}$ பங்கிற்கும் அதிகமான பரப்புப் பயன்படுத்தப்பெறாமலிருக்கிறது. ஆயினும், இதில் பெரும்பான்மையான பகுதி உற்பத்தித் திறன் வாய்ந்தது. இத் தீவுகளிற் சில ஒரு காலத்தில் ஃபிரெஞ்சு மக்களுக்கு உரியவையாயிருந்தன. ஆதலால், இவற்றில் ஃபிரெஞ்சு நாட்டுப் பண்பாடு இன்னும் காணப்பெறுகிறது. இத் தீவுக்கூட்டத்திலுள்ள நான்கு முக்கியத் தீவுகள் வருமாறு: டாமினீகா (Dominica—வாழை

யைப் பேரளவில் உற்பத்தி செய்கிறது இத் தீவு); ஸெண்ட் லூஷா (சர்க்கரை, கொப்பரை, கோக்கோ, வாழை ஆகியவற்றை உற்பத்தி செய்கிறது); ஸெண்ட் வின்ஸெண்ட் (St. Vincent—கிழங்கு வகைகள், 'கடல்தீவு' வகைப் பருத்தி, கொப்பரை, வாழை முதலியவை இத் தீவின் உற்பத்திப்பொருள்களாம்);க்ரெநேடா(Grenada—கோக்கோ, சாதிக்காய் ஆகியவை இதன் உற்பத்திப் பண்டங்கள்); 304 ச. மைல் பரப்புக்கொண்ட டாமினீகாதான் இத் தீவுகளுள் பெரியது. க்ரெநேடாவில் பாங்கொடும் அழகொடும் அமைந்துள்ள ஸெண்ட் ஜார்ஜெஸ் (St. George's—6,000 மக்கள்) என்னும் துறைமுகப் பட்டினமே லீவெர்டு தீவுகளின் ஆட்சி பீடமாகும். டாமினிகாவின் முக்கிய நகரமும் துறைமுகமுமான ரோஸோ (Roseau) 13,000 மக்களுக்கு உடலாரும் உறைவிடமாக விளங்குகிறது. அளவிலேயே மிகப் பெரிய நகரமும் துறைமுகமுமான காஸ்ட்ரீஸ் (Castries, 24,000), ஸெண்ட் லூஷாவில் அமைந்துள்ளது. இத் தீவுகளின் பூர்விகக் குடிகளான கார்பிஸ் (Carbis) என்போருடைய எச்சங்களையுஞ் சேர்த்து இத் தீவுகளின் மொத்த மக்கள்தொகை $\frac{1}{3}$ மில்லியனாகும்.

மேற்கிந்தியத் தீவுகளிலேயே கிழக்குக்கோடியில் அமைந்திருப்பது பார்பேடோஸ் தீவாகும். எரிமலைச் சாம்பலின் கலவையின் மூலம் இத் தீவின் மண்வளம் பெருகிச் சிறந்திருப்பதால் பயிர்கள் மிகுதியாகச்சாகுபடி செய்யப்பெறுகின்றன. வைட் தீவைக்காட்டிலும்சற்றுப்பெரியதாக (166 ச. மைல்கள்)அமைந்துள்ள இதன்மக்கள்தொகை சுமார் $\frac{1}{4}$மில்லியனாகும். மேற்கிந்தியத் தீவுகளிலேயே இதுதான் அதிக மக்களடர்த்தி கொண்டது. இதன் உள்நாட்டுப் புறத்தே மலைப்பாங்கானதென்று எந்தவோர் இடத்தையும் சுட்டுவதியலாது. நிலத்தின் உயரம் எங்கணும் 1,000 அடிக்குள்ளாகத்தான் இருக்கிறது. இதன் இறுதிப் பயனாக உழவுத் தொழிலுக்கு அனுகூலம் ஏற்பட்டுள்ளது. காட்டாக, இதன் மொத்த நிலப் பரப்பில் 80%-க்கு மேற்பட்ட பரப்புப் பண்ணைத் தொழிலின் கீழிருந்து மிகுந்த பயன் நல்கிவருகிறது. இங்குள்ள தோட்டங்களில் முன்னோடி விஞ்ஞான ஆராய்ச்சி வேலை மேற்கொள்ளப் பெற்றிருக்கிறது. மத்தியக் கரும்பு வளர்ப்பு நிலையம் (Central Sugarcane Breeding Station) ஈங்கு அமைந்துள்ளது. இந் நிலையம் அதிகப்படியான சாறு கொடுக்கும் கரும்புவகைகளை வளர்க்குந் துறையில் ஆரய்ச்சிகள் செய்து அத் தொழிலை முன்னேற்றுவதில் அருஞ்சேவை புரிந்துவருகிறது. 1956-ல் சர்க்கரை, வெல்லப் பாகு, ரம் ஆகியவை மொத்த ஏற்றுமதியில் 85 சதவீதமாகும். இவற்றின் மதிப்பு £7$\frac{1}{2}$ மில்லியன்களாக இருந்தது. இதன் ஏற்று

மதியில் ½ பங்கை ஐக்கிய அரசும், கிட்டத்தட்ட ¼ பங்கைக் கனடாவும் பெற்றுக்கொண்டன. இறக்குமதிச் சரக்குகளின் மொத்த மதிப்பு £ 12¾ மில்லியன்கள் எனக் குறிக்கப்பெற்றது. இச் சரக்குகளில் ஏறக்குறைய 40 சதவீதத்தை ஐக்கிய அரசும், 15%-க்குச் சற்று அதிகமான அளவைக் கனடாவும் அளித்தன. இதன் முக்கிய நகரமும் துறைமுகமுமான பிரிட்ஜ்டவுன் (Bridgetown, இதன் மக்கள்தொகை 20,000 எனப் பேசுகிறது ஒரு மதிப்பீடு) இத் தீவின் மேற்கு அல்லது காற்று மோதாப் பக்கத்தில் அமைந்துள்ளது. பார்பேடோஸ் மக்களில் (Barbadians) ஏறக்குறைய அனைவருமே நீக்ரோ இனத்தைச் சார்ந்தவரே.

மேற்கிந்தியத் தீவுகளிலேயே தென்கோடியில் அமைந்திருப்பவை ட்ரினிடாடு (1864 ச. மைல் பரப்புடையது; லங்காஷயரின் பரப்பை ஒத்தது), டபேகோ (116 ச. மைல்) ஆகிய இரண்டுமாகும். இவ்விரண்டின் மொத்த மக்கள்தொகை ¾ மி. இதில் ட்ரினிடாடு தீவில் வாழ்வோர் 35,000 பேர். மொத்த மக்கள்தொகையில் ⅓ பங்கினருடைய உடலில் கிழங்கிந்தியர்களுடைய இரத்தம் ஓடுகிறது. டபேகோவினும் அளவிற் பெரிய ட்ரினிடாடு தீவு ஆரினேக்கோ ஆற்றின் (River Orinoco) முகத்துவாரத்தைப் பார்த்தாற்போல் அமைந்துள்ளது. இத் தீவு வெனெஸ்வெய்லாவின் கடற்கரையிலிருந்து சில மைல் தொலைவிற்றான் அமைந்துகிடக்கிறது. தென் அமெரிக்க முதல் நிலத்தில் ஓடும் கடற்கரை மலைக்கோவையின் ஒரு தொடர்ச்சி இத் தீவின் வட புறத்தினூடே செல்கிறது. மேற்குக் கடற்கரைமீது முதல் நிலத்தை நோக்கினாற்போலும், பாரியா வளைகுடாவின் (Gulf of Paria) ஒரு பக்கமாகவும் அமைந்துள்ள முக்கியத் துறைமுகமான போர்ட் ஆஃப் ஸ்பெய்ன் (Port of Spain, 120,000 பேர்), ட்ரினிடாடின் தலைநகராகவும் விளக்குகிறது. இப் பட்டினம், கப்பல்கள் நங்கூரம் பாய்ச்சி நிறுத்துவதற்கு வசதியான இடமாக உள்ளது. இதைத் தவிர இத் தீவில் வேறெங்கிலும் துறைமுகங்களேயில்லை. மேலும், இத் தீவில் பெரும் புயல்களே வீசுவதில்லையெனினும், போர்ட் ஆஃப் ஸ்பெயின் துறைமுகத்தைத் தவிர்த்து மற்றப் பகுதிகளைக் கப்பல்கள் அணுகுதல் ஏறக்குறைய இயலவே இயலாது.

ட்ரினிடாடு, டபேகோ ஆகிய இரண்டிலுமாகச் சேர்த்துச் சுமார் 696 ச. மைல் (இவற்றின் மொத்தப் பரப்பில் ⅓ பங்கிற்கும் அதிகம்) பரப்பில் ஏறக்குறைய முழுவதுமே பயிரிடத்தக்கதாகவுள்ளது. இப் பரப்பு விவசாயப் பண்ணைகள் அமைப்பதற்குத் தகுந்ததாயுமிருக்கின்றது. மொத்தப் பரப்பில் அரைப்பங்கில்

(900 ச. மைல்கள்) காடுகள் மண்டியுள்ளன. எஞ்சிய 390 சதுர மைல் பரப்புப் பெரும்பாலும் பாழ்நிலமாக இருக்கிறது. போர்ட் ஆஃப் ஸ்பெய்ன் மாநகரத்தின் அருகில் அயன மண்டல விவசாய இம்பீரியல் கல்லூரி இருக்கிறது. இக் கல்லூரி 1921ஆம் ஆண்டில் நிறுவப்பெற்றது. காமன்வெல்த் நாடுகளிலிருந்து வரும் மாணுக்கர்க்கு இக் கல்லூரி தொழிற் பயிற்சி அளிக்கிறது. கரும்பும் (இது ட்ரினிடாடின் வரண்ட மேற்குப் பகுதியில் விளைகிறது) கோக்கோவும் இத் தீவின் முக்கிய வேளாண்துறைப் பொருள்களாகும். ஆயினும், இத் தீவில் கிடைக்கும் தாதுப்பொருள் வளங்களின் மதிப்போடு ஒப்பிடுகையில், வேளாண் பொருள்களின் மதிப்பு மிகவும் குறைந்ததாகவே இருக்கிறது. ட்ரினிடாடு தீவு, பிரிட்டனுக்குரிய மண்ணெண்ணெய் உற்பத்தி செய்யும் காலனிகளில் ஒன்று. 1956-ல் இத் தீவு 4·1 மி. டன் சுத்தி செய்யப்பெருத எண்ணெயை உற்பத்தி செய்தது. மேலும் இத் தீவிற்முன் நூறு ஏக்கர்ப் பரப்பிலமைந்ததும் புகழ்மிக்கதுமான பிட்ச் லேக் (Pitchlake) என்னும் நிலக்கீல் அல்லது இயற்கை அஸ்ஃபால்ட் (asphalt) வைப்புகள் இருக்கின்றன. 16ஆம் நூற்றுண்டில் டிரேக் (Drake) என்பவர் இந்த வைப்பிலிருந்து கிட்டிய நிலக்கீலைத் தம்முடைய கப்பல்களிலிருந்த ஓட்டைகளை அடைக்கப் பயன்படுத்திஞர். தற்போது இவ் வைப்பானது தாரிடப்பெற்ற நற்சாலைகளை (macadamised roads) அமைப்பதற்குத் தேவைப்படும் நிலக்கீலை அளிக்கும் மூலமாக இருந்துவருகிறது. இத்தகைய வைப்புகளும் எண்ணெய்க் கிணறுகளும் இத் தீவின் தென்பகுதியில் அமைந்துள்ளன. இத் தீவு எண்ணெயை உற்பத்தி செய்து, தானே அதைச் சுத்திகரிப்பதோடு நில்லாது, வெனெஸ்வெய்லாவிலிருந்து இறக்குமதியாகும் பண்படா எண்ணெயையும் சுத்திகரிக்கின்றது. பிரிட்டிஷ் மேற்கிந்திய டாலரே இதன் செலாவணியலகு. 1956-ல் இறக்குமதிப் பொருள்களின் மதிப்பு 301 மி. பி.மே.டா., (£ 63 மி.) எனவும், ஏற்றுமதிப் பண்டங்களது மதிப்பு 330 மி. பி.மே.டா. (£ 67 மி.) எனவும் கணக்கிடப்பெற்றது. பெட்ரோலியமும் அதைச் சார்ந்த பொருள்களும் மொத்த ஏற்றுமதியில் 80%-க்கும் (£ 54½ மி.), சர்க்கரையும் கோக்கோவும் முறையே 8%-க்கும் 3%-க்கும் காரணமாயின. இறக்குமதியில் மூன்றிலொரு பங்கை ஐக்கிய அரசும், ஏறக்குறையக் கால்பங்கை வெனெஸ்வெய்லாவும் அளித்தன. ஏற்றுமதியில் மூன்றில் ஒரு பங்குக்கு மேற்பட்ட அளவை ஐக்கிய அரசு ஏற்றுக்கொண்டது.

ட்ரினிடாடுக்கு வடகிழக்கே 21 மைல் தொலைவிலிருக்கும் டபேகோ கரும்பை உற்பத்தி செய்கிறது. ஆனுல், இத் தீவின்

மொத்தப் பரப்பில் கால்பங்குதான் விவசாயத்தின்கீழ் இருக்கிறது. இத் தீவு கரடுமுரடானதாகவும் மலைப்பாங்கானதாகவும் இருப்பதோடு மொத்தத்தில் சுமார் அரைப்பங்குப் பரப்பில் காடுகள் நிரம்பியதாகவும் காணப்பெறுகிறது. இதன் முக்கிய நகரமும் துறைமுகமான ஸ்கார்பராவில் (Scarborough) சுமார் 1,500 மக்கள் வசிக்கின்றனர்.

ஃபிரெஞ்சுத் தீவுகள்: கரிபீயன் கடலில் உள்ள ஃபிரெஞ்சுத் தீவுகள் குவாடலூப் (Guadeloupe, 688 ச. மைல்கள்), மாடினீக் (Martinique, 425 ச. மைல்கள்) என்பவையும் மற்றுஞ் சில சிறிய தீவுகளும், செண்ட் மார்டின் (St. Martin) தீவின் அரைப்பாகமும் (இதன் உரிமை நெதர்லாந்துடன் பங்கு பிரிக்கப்பெற்றுள்ளது) ஆகும். இவையும் பொதுவாக லீவெர்டு, விண்டுவெர்டு தீவுக் கூட்டங்களின் மத்தியில் அமைந்துள்ளன. முதலில் கூறிய இரு முக்கியத் தீவுகள் ஒவ்வொன்றும் சுமார் $\frac{1}{4}$ மில்லியன் மக்கள் தொகை உடையவை. குவாடலூப் தீவின் பரப்பில் சுமார் 40 சதவீதம் காடுகளடர்ந்த பகுதியாகவுள்ளது; மற்றொரு 33% உழவுப் பண்ணைத் தொழிலுக்குப் பயன்படுகிறது. எஞ்சியுள்ள பரப்புப் பாழ்நிலமாகவோ பயன்படுத்தப்பெறாததாகவோ கிடக்கிறது. நிலப்பயன்பாட்டின் (land use) அடிப்படையில் மாடினீக் தீவை ஏறக்குறையச் சரிசமமான நான்கு வகைகளாகப் பிரித்துவிடலாம். அவை பயிரிடத்தக்க நிலம், மேய்ச்சல் நிலம், முல்லை நிலம், பாழ் நிலம் என்பன. சர்க்கரை, ரம், வாழை முதலானவை மாடினீக் தீவின் முக்கிய உற்பத்திப் பொருள்களாகும். ஜமைகா, இன்னும் மற்றைப் பகுதிகளில் இருப்பதைப்போலவே இங்கும் வாழை இலைகளுக்கு நேரும்ஒருவகை நோய் வாழைத்தோட்டங்களைப் பெரிதும் பாதித்துள்ளது. மாடினீக், குவாடலூப் முதலியவற்றின் தலைநகரங்கள் முறையே ஃபோர்ட்-டி-ஃபிரான்ஸ் (Fort-De-France) 60,000) நகரமும் பாஸ்ஸி டெர்ரியும் (Basse-Terre, 12,000) ஆகும். குவாடலூப் தீவிலுள்ள பெரிய நகரமான பாயின்ட்-ஆ-பீட்டர் (Pointe-a-Pitre)ஓர் அழகிய துறைமுகம் வாய்ந்தது. இதன் மக்கள்தொகை 30,000. 1947-ல் குவாடலூப், மாடினீக் ஆகிய இரண்டும் ஃபிரான்சின் துறைகளாக (Departments of France) அங்கீகரிக்கப்பெறும் அந்தஸ்தை அடைந்தன.

நெதர்லாந்து மேற்கிந்தியத்தீவுகள் (Netherlands West Indies): இத் தீவுகள் இரு கூட்டங்களாக அமைந்துள்ளன. இவற்றின் மொத்தப் பரப்பு 383 ச. மைல்கள்; மக்கள்தொகை 200,000. இவை எல்லாவற்றுள்ளும் பெரிய தீவுகளான க்யூரெஸ்ஸோ (Curacao), போனேயர் (Bonaire), அருபா (Aruba) ஆகிய மூன்றும்

வெனெஸ்வெயிலாவின் கரைக்கு அப்பால் அமைந்துள்ளன. ஸெண்ட் மார்டின், ஸெண்ட் யூஸ்டேஷியஸ் (St. Eustatius), ஸாபா (Saba) முதலிய சிறு தீவுகள் அவற்றிலிருந்து 500 மைல் தொலைவில் இருக்கும் லீவெர்டு தீவுகட்கிடையில் அமைந்துகிடக்கின்றன. இத் தீவுத்தொகுதியை நெதர்லாந்து ஆண்டிலாஸ் (Netherland Antillas) என அழைப்பர். இத் தீவுகள் 1954ஆம் ஆண்டில் தல சுயாட்சியுரிமையைப் பெற்றன. முற்கூறிய பெருந்தீவுகளில் மழையளவு மிகச் சொற்பமே. மொத்தப் பரப்பில் 5% தான் பண்படுத்தப்பெற்றுச் சாகுபடியின்கீழ் இருக்கின்றது. கியூரெஸ்ஸோ, அருபா ஆகிய இரு தீவுகளும் வெனெஸ்வெய்லாவின் எண்ணெய் வயல்களிலிருந்து கிடைக்கும் சுத்தியாகா எண்ணெயைச் (crude oil) சுத்தி செய்யும் தொழிற்சாலைப் பகுதிகளாக முன்னேற்றமடைந்திருப்பதிற்றான் இத்தீவுகளின் முக்கியத்துவமே அடங்கியுள்ளது. இந் நகரங்களிலுள்ள எண்ணெய்ச் சுத்திகரிப்பாலைகள் உலகிலுள்ள மிகப்பெரிய ஆலைகளிற் சில. இவை தயாரித்த எண்ணெயிலிருந்து கிட்டிய பொருள்கள் 1956ஆம் ஆண்டில் 38 மி. டன்களுக்கும் மேற்பட்ட அளவில் ஏற்றுமதியாயின. நெதர்லாந்து, மேற்கிந்தியத் தீவுகளின் தலைநகரான வில்லெம்ஸ்ஸ்டாட் (Willemstad) கியூரெஸ்ஸோ தீவில் அமைந்துள்ளது. 45,000 மக்கள் வசிக்கும் இந் நகரம் ஒரு சிறந்த துறைமுகத்தைக்கொண்டு விளங்குகிறது.

6. மத்திய அமெரிக்கா

மெக்ஸிகோவிலிருந்து தென்கிழக்கில் கூனிக் குறுகிக்காணப் பெறும் பகுதியே மிகச்சிறிய, கழுத்துப் போன்ற மத்திய அமெரிக்கப் பூசந்தி (isthmus) ஆகும். மத்திய அமெரிக்காவின் பரப்பு மெக்ஸிகோவின் பரப்பில் மூன்றிலொரு பங்கிற்குச் சற்றுக் குறைவு; இதே பரப்பு டெக்ஸஸ் மாநிலத்தின் பரப்பைவிடக் கணிசமான அளவு குறைந்ததாகும். இதன் புவியியல் தோற்றம் மெக்ஸிகோவின் தோற்றத்தைப்போலல்லாது குறைந்த வகைகளின் பாற்றுய் அடங்குகிறது. சிற்சில நிலத்தோற்ற அமைதிகள் (characteristics) இதன் பரப்பு முழுவதிலும் காணப்பெறுகின்றன. முதுகெலும்பைப்போன்று விளங்கும் உயர்நிலங்கள் இதனகத்தே உண்டு. இதன் உயர்ந்த சிகரங்கள் யாவும் எரிமலைக் கூம்புகளே. இவற்றிற் பெரும்பாலான எரிமலைகள் இன்னும் இயங்கிவருகின்றன. லாவா வழிவுகளும் சாம்பற் படிவுகளும் எங்கும் விரவிக் காணப்பெறுகின்றன. உயர்நிலங்களின் கரீபியன் கடலை நோக்கிய பகுதிகள் யாவும் ஆழமாக வெட்டுண்ட பழைமையான மலைகளாகவும், சிதைந்த குன்றுகளாகவும் உள்ளன. பசிஃபிக் கடற்கரையின் மீதுள்ளவற்றைவிட அகன்ற தாழ்நிலங்கள் இக் கரீபியன் கடற்கரையில் அமைந்துகிடக்கின்றன. பசிஃபிக் கரையில் இருப்பவற்றைப் போன்று கடலை நோக்கிச் சரிந்து செல்லக் கூடிய மலைத்தொடர்கள் இக் கரையில் இல்லை. இவற்றிற்குப் பதிலாகச் சதுப்பு நிலப்பகுதிகளும் வண்டல் நிலங்களுமே காணப் பெறுகின்றன.

இத் தாழ்நிலங்களில் ஆண்டு முழுவதும் வெப்பநிலை உயர்ந்தேதான் இருக்கிறது. இரவுக்கும் பகலுக்குமிடையே வெப்பநிலையில் மிகுந்த வேறுபாடு காணப்பெறுகிறது. பருவ வெப்ப வியாப்திகூட இத்துணை உயர்ந்த அளவினதாக இல்லை. மேற்கூறிய தாழ்நிலங்களின் ஒவ்வொரு மாதத்திய சராசரி வெப்பநிலை

யும் சுமார் 80°F ஆகவுள்ளது. இது இரவில் 70°F-க்கும் பகலில் 90°F-க்குமிடையேயுள்ள வெப்ப வியாப்தியின் விளைவேயாகும். 3,000அடி உயரத்தில் வெப்பநிலையின் சராசரி அளவு சுமார் 70°F ஆக இருப்பதால், அம் மட்டத்தில் விரும்பத்தக்க நிலைகள் இருக்கின்றன. மழையளவு இடத்திற்கிடம் மாறுகிறது. இம் மாறுபாடு இடவிவர அமைப்பு, காற்றின் வீச்சுக்கு இலக்காகும் தன்மை (exposure) ஆகியவற்றைப் பொறுத்தே ஏற்படுகிறது. மெக்ஸிகோவைப் போன்றே இங்கும் முக்கியமாக வியாபாரக் காற்றுகளே மழையைத் தருவனவாக அமைகின்றன. இக் காற்றுகளுக்கு நேரடியாக இலக்காகும் அட்லான்டிக் கரைப்பகுதியில் வரட்சியானது எனக் குறிக்கத்தக்க பருவமே கிடையாது. இப் பகுதியில் மழையளவு சராசரியாக 100 அங்குலங்களுக்கு மேலாக இருக்கிறது. தாழ்நிலங்களும் மலைச்சரிவுகளும் அயன மண்டல மழைக்காடுகளடர்ந்து பச்சைக் கம்பளம் விரித்தாற் போன்று காட்சியளிக்கின்றன. பசிஃபிக் கடற்கரையிலும் உள்நாட்டுத் தாழ்நிலங்களிலும் மழை குறிப்பிடத்தக்க அளவில் குறைந்துள்ளது. இப் பாகங்களில் டிசம்பர்முதல் ஏப்ரல்வரை நீடிக்கும் பருவம் அவற்றின் வரட்சிப் பருவமாகவுள்ளது. இப் பருவத்தில் பல பகுதிகளில் மரங்கள் தமது இலைகளை உதிர்த்து விடுகின்றன. இப் பிரதேசங்களில் புதர், பூண்டு போன்று முள்ளடர்ந்த தாவரங்கள் நிறைந்துள்ளன. மத்திய அமெரிக்காவில் வசிக்கும் மக்களினங்கள் மெக்ஸிகோவில் இருப்பவற்றையே முழுதும் ஒத்துள்ளன. கரிபியன் கடற்கரைப் பகுதியிலுள்ள ஆங்கிலம் பேசும் நீக்ரோக்கள் ஈங்கு அதிகப்படியானவர்களாவர்.

மத்திய அமெரிக்காவின் எல்லாப் பிரதேசங்களிலும் இயற்கை வளங்கள், பொருளாதார முன்னேற்றத்தில் காணப்பெறும் சிக்கல்கள், மற்றும் மக்களினங்கள், அவற்றின் அக்கறைகள் (interests) எல்லாமே ஒன்றுபோலவே இருப்பினும், ஈங்கு அரசியல் ஒற்றுமை ஏற்படுவதற்கான சூழ்நிலைகள் சாதகமாக அமைந்தில்லை. மக்கள் பரவலைப் பொறுத்தவரையில் மத்திய அமெரிக்காவில் ஒரு தொடர்ச்சியே இல்லை. ஆனால், இதன் மக்கள் ஒரு முக்கியமான பகுதியைச் சுற்றி வாழும் தனித்தனி மக்கள் கூட்டங்களாகவே காணப்பெறுகின்றனர். இத்தகைய குழுக்கள் பலவாகச் சிதறிப் பரவியுள்ளன. இவற்றிற்கிடையே ஏறக்குறையக் கடக்கமுடியாத நிலப்பகுதி பல மைல்களுக்கும் பரவியிருக்கிறது. இத்தகைய தனித்தனி மக்கட் கூட்டங்களெவையும் மற்றவற்றை அடக்கியாளத்தக்க வலிமை பெற்றில்லை. எனவே,

இப் பிரதேசம் முழுதும் ஆறு தனி சுதந்திரக் குடியரசுகளாகப் பிரிக்கப்பெற்றுள்ளது. அவை குவாடிமாலா (Guatemala), எல் ஸால்வடார் (El Salvador), ஹாண்டூரஸ் (Honduras), நிகராக்குவா (Nicaragua), காஸ்டா ரீகா (Costa Rica), பனமா (Panama) முதலியவை. இவை தவிர பிரிட்டிஷ் ஹாண்டூரஸ் எனப் பெறும் ஒரு பிரிட்டிஷ் காலனியும், அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் கட்டுப்பாட்டின்கீழ் இருந்துவரும் பனமா கால்வாய்ப் பிரதேசமும் (Panama Canal Zone) மத்திய அமெரிக்காவைச் சேர்ந்தவையே. அண்டை நாடுகளுக்கிடையேயுங்கூடப் போக்குவரத்துப் பெரும்பாலும் கடல்மார்க்கமாகவே நடைபெற்று வருகிறது. மேலும், தீவுபோலத் தனித்திருக்கும் மக்கள் கூட்டங்களைக்கொண்ட மத்திய அமெரிக்காவிற்கு உண்மையான தீவுகளைப்போன்ற அனுகூலமில்லை. ஏனெனில், இப் பகுதியைச் சுற்றி வருதல் எளிதன்று. எனவே, சிற்சில சமயங்களில் நாடுகளுக்குள்ளேயே அவற்றின் ஒரு கடற்கரையிலிருந்து மற்றொரு கடற்கரைக்குச் செல்வதென்றால், சுற்றுவழியாகக் கடல் மார்க்கமாகவும் நில மார்க்கமாகவும் செல்லவேண்டியுள்ளது. இத்தகைய தொல்லைகள் யாவும் தற்போது பெருகிவரும் ஆகாயப் போக்குவரத்து வழிகள் மூலம் குறைக்கப்பெற்று வருகின்றன. இவ் விமானவழிகள் மத்திய அமெரிக்காவின் முக்கியமான நகரங்கள் எல்லாவற்றையும் ஒருபுறத்தே மெக்ஸிகோவோடும், மறுபுறத்தே தென் அமெரிக்காவோடும் இணைக்கின்றன. நேரடி விமான வழிகள் ஃப்ளாரிடாவிற்கும் மேற்கிந்தியத் தீவுகளுக்கும் இடையில் அமைந்துள்ளன. அமெரிக்கக் கண்டங்களுக்கு இடையே அமைக்கப்பெற்றுவரும் பெருவழி (Inter-American Highway) பூர்த்தியாக்கப் பெற்றுவிட்டால் போக்குவரத்து நிலைமை நன்கு திருந்த வாய்ப்புகள் ஏற்படும். இத் திட்டம் வட அமெரிக்க, தென் அமெரிக்க நாடுகளைப் 'பான் அமெரிக்கப் பெருவழி' (Pan-American Highway) என்னும் நெடுஞ்சாலைமூலம் இணைக்கின்ற பெருந்திட்டத்தின் ஒரு பகுதியாகும். அமெரிக்கக் கண்டங்களுக்கிடையே ஓடும் இந்தப் பெரிய நெடுஞ்சாலைத் திட்டத்தில் டெக்ஸாஸ்-மெக்ஸிகோ எல்லையிலிருந்து பனமா நகர் (Panama City) வரையிலும் 3,000 மைல்களுக்கும் மேலான தொலைவிற்கு ஒரு நேர்சாலையை (through route) அமைப்பது முக்கிய நோக்கமாகும். இரண்டாவது உலகப் போரின்போது இந் நெடுஞ்சாலையமைப்பு வேலை விரைவுடன் நடந்தது. இவ் வேலையில் இறங்கிய நாடுகளுக்கெல்லாம் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் நிதியுதவி வழங்கின. ஆயினும், சமீபத்தில் இவ் வேலை போரின்போது இருந்ததைப் போன்று

அத்துணை மும்முரமாக நடைபெறுது. சிறிது விரைவு குறைந் துள்ளது. மொத்த வேலையில் 61 சதவீதம் 1951ஆம் ஆண்டில் முடிந்துவிட்டது; மேலும், 30 சதவீதத்தில் பூச்சுவேலை முடியா விடினும் (unpaved) பயன்படுத்துவதற்குத் தக்கதாகவே இருந்தது. அப்போது குவாடிமாலாவின் மேற்குப் பகுதியிலும், காஸ்டா ரீகா, பனமா ஆகியவற்றிலும் சேர்ந்து மொத்தமாக 250 மைல் தொலைவு கடத்தற்கரியதாக இருந்தது. மத்திய அமெரிக்கப் பகுதி வட, தென் அமெரிக்கக் கண்டங்களை இணைக்கும் ஒரு பகுதி என எண்ணப்பெற்று வருகின்றதே யொழிய, இதுகாறும் அது அத்தகைய இணைப்புச் சங்கிலியாக இருந்ததாகவே தெரியவில்லை; அதற்குப் பதிலாக ஓர் இடையூறாகவே இருந்து வருகின்றது எனக் கூறலாம்.

மொத்த நிலப்பரப்பில் 10சதவீதமே பயிரிடப்பெற்றுவரினும், வேளாண்மையே மத்திய அமெரிக்காவின் முக்கியத் தொழிலாக உள்ளது. ஸ்பானியரின் குடியேற்றத்திற்கு முன்பே இருந்த, மிகவும் முன்னேற்றமடைந்த இந்தியர்கள் விவசாயிகளாகத்தான் இருந்தனர். இவ் இந்தியக் குடிகள் இன்றுங்கூடப் பெரும்பாலும் அவர்கள் முன்னோர் கையாண்ட முறைகளையே கடைப்பிடித்து முன்பு விளைவித்த அதே பயிர்களையே இப்போதும் சாகுபடி செய்துவருகின்றனர். மெக்ஸிகோவைப் போன்றே இங்கும் மக்காச்சோளம், மற்றெந்தப் பயிரையும்விட அதிகப் பரப்பில் விளைகிறது. கரும்பு, பீன்ஸ், மற்றும் மாவுச்சத்து (starch) மிக்க பல வேர்ப் பயிர்கள் முதலியவை சாதாரணமாகப் பயிரா வனவாம்.

தற்காலத்தில் சில வியாபாரப் பயிர்கள் முக்கியத்துவம் அடையத் துவங்கியுள்ளன. இத்தகைய வர்த்தகப் பயிர்களுள் ஏற்றுமதிச் சரக்காகப் பெருமுக்கியத்துவம் வாய்ந்தது காப்பி. மொத்த விளைநிலத்தில் மிகமிகக் குறைந்த அளவு பரப்பிற்றான் காப்பி பயிராகிறது. இப் பயிர் வளர்வதற்குத் தேவையான சூழ் நிலைகள் அமைவதே கடினம். எனவே, இப் பயிரை வளர்த்தல் சில குறிப்பிட்ட மாவட்டங்களிலேயே நடைபெறுகிறது. இப் பயிரின் வளர்ச்சிக்கு மிகச்சிறந்த இடங்கள் எரிமலைச் சாம்பல் படிந்த பீடபூமிகள் அல்லது உயர்நிலக் கொப்பரைகளாகும். இப் பிரதேசங்களிலிருந்து கிடைக்கும் காப்பி தரத்தில் மிகச் சிறந் திருப்பதால், இதற்கு ஐரோப்பியக் கண்டத்தில் தேவை மிகுதி. இத் தொழில் மத்திய அமெரிக்காவைச் சேர்ந்ததெனினும், இத் தொழிலின் வளர்ச்சியில் மிகுந்த அக்கறை காட்டிவரும்

ஐரோப்பிய, அமெரிக்க நாடுகள் அத் தொழிலைப் பேரளவுக்குக் கட்டுப்படுத்தியும் வருகின்றன.

மத்திய அமெரிக்காவிலிருந்து ஏற்றுமதியாகும் பண்டங்களுள் வாழையே காப்பிக்கு அடுத்த இடத்தை வகிக்கின்றது. ஆயினும், தற்போது இப் பயிரை விளைவிக்கும் முறை நவீனகால முறையாகவும், வெளிநாடுகளில் வழங்கும் முறைகளைப் பின்பற்றி அமைந்ததொன்றாகவும் இருக்கிறது. இப் பயிரை இந் நாட்டில் முதன்முதலில் அறிமுகப்படுத்துவதற்குப் பேரளவு மூலதனமும் சிறந்த நிருவாக அமைப்பும் தேவைப்பட்டன.

தற்போது வாழைத் தோட்டங்கள் மிகுதியாகக் காணப்பெறும் கடற்கரைப் பிரதேசம், கடந்த சிலவாண்டுகட்கு முன்பு வரையிலும் மக்களே வசிக்கமுடியாத அடர்ந்த கொடிய காடாக இருந்தது. இப் பிரதேசத்தில் மிதமான வெப்பநிலை கொண்ட உயர்நிலங்களில் வாழ்வு நடாத்தும் மக்கள் மழைமிகுந்த தாழ் நிலங்களில் மண்டிக்கிடந்த காடுகளை அழித்து நிலத்தைச் சீர் திருத்த எவ்விதமான முயற்சிகளையும் மேற்கொள்ளவேயில்லை. இவ்வாறு இயற்கைத் தடங்கல்கள் மிகுதியாக இருக்கும்போது, அந்நிலையைச் சீர்திருத்தி வெற்றி காணுதல் என்பது தனியொருவனுடைய துணிவாலும் செயற்பாட்டாலும் ஆகக்கூடிய தொன்றா? எள்ளளவும் முடியாத செயல். எடுத்துக்காட்டாக, இங்கு வாழை பயிராகும் மாவட்டமொன்றையே கருதுவோமே. வாழைத்தோட்டங்களை அமைத்தல் என்றால், அதற்கான நிலப் பரப்புக் கிட்டினால் மட்டும் போதுமா? அந் நிலத்தே முதலில் காடுகள் அடர்ந்து திரண்டிருப்பின், அவற்றை அழித்து நாடாக்கிப் பின்பு பயிருக்கு ஏற்ற நிலமாகப் பண்படுத்த வேண்டாவா? மேலும், ஆயிரக்கணக்கான ஏக்கர் நிலப்பரப்பில் வாழைமரங்களை நட்டு, அவற்றை நன்கு பேணிப் பாதுகாக்க வேண்டாவா? இவற்றின் பிறகு இன்னும் எத்துணையோ செயல்கள் நடைபெற்றாகவேண்டும். சரியான காலத்தில் ஒழுங்காக வாரந்தொறும் வாரந்தொறும் பயிரை அறுவடை செய்தாகவேண்டும்; இப் பயிரை முறையே மனிதன், கோவேறு கழுதை, டிராம்வண்டி, புகைவண்டி ஆகியவை மூலமும், பின்பு ஒரு துறைமுகப் பட்டினத்திலிருந்து சிறப்பான குளிரூட்டுஞ் சாதனங்களோடு பொருந்திய நாவாய்களின் மூலமும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளிலோ, ஐரோப்பியக் கண்டத்திலோ இருக்கும் ஒரு துறைமுகப் பட்டினத்திலிருந்து கடத்திய பிறகு ஆங்கிருந்து எல்லா விடங்களுக்கும் சிறப்புப் புகைவண்டிகளில் விநியோகித்தாகவேண்டாவா? இவையெல்லாம் ஒரு துறை

முகமும், அத் துறைமுகத்திலிருந்து பிரிந்தோடி அத் துறை முகத்தை வாழைப் பிரதேசத்தோடு இணைக்கும் இருப்புப்பாதைத் தொடர்களில்லாமல் இயன்றுவிடுமா? ஆகவே, இம் மத்திய அமெரிக்கப் பகுதியில் வாழை பயிரிடுதலைத் துவக்கியபோது இத்துணைச் சிக்கல்கள் இருந்தன. தனி ஒருவனுடைய முயற்சியாலும் துணிவாலும் இவற்றையெல்லாம் ஒரே சமயத்தில் வெற்றிகரமாக முடித்தல் இயலாததாக இருந்தது. எனவே, மேற்கிந்தியத் தீவுகளிலிருந்து, குறிப்பாக ஜமைக்காவிலிருந்து, மத்திய அமெரிக்காவின் வாழைத்தோட்டங்களில் பணிபுரிவதற்கென ஆயிரக் கணக்கான நீக்ரோக்கள் வருவிக்கப்பெற்றனர். இவ்வுழைப் பாளிகளுக்கு வேண்டிய இருக்கை வசதிகளையும் அவர்களுடைய அன்றாடத் தேவைகளையும் அளித்தல், நோய்களிலிருந்து அவர்களுக்குப் பாதுகாப்பு அளித்தல், சிற்சில சமயங்களில் அவர்களை நிருவகித்தல் போன்றவையெல்லாம் சரிவரக் கவனிக்கப்பெற வேண்டியிருந்தன. வாழை பயிராகும் இம் மாவட்டங்களில் வாழும் மக்கள் பேசுகின்ற மொழி ஆங்கிலமே தவிர ஸ்பானிஷ் அன்று. இங்கு ஏற்பட்டிருக்கும் நிறுவனங்களிலேயே மிகவும் பெரியது அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளைச் சேர்ந்த ஐக்கியப் பழக் கம்பெனிதான் (United Fruit Company).

கரும்பு, கோக்கோ, எண்ணெய் வித்துகள், தேங்காய் முதலியவை இங்கு விளையும் மற்றைப் பயிர்களாம். கரும்பு முக்கியமாக உள்நாட்டுச் சந்தைகளுக்காகவே பயிரிடப்பெறுகிறது. கோக்கோ பயிர் தற்போது, குறிப்பாகக் காஸ்டா ரீகாவில் முக்கியத்துவம் பெற்றுவருகின்ற ஒரு பணப் பயிர். வெகுகாலமாக வாழையே பயிராகிவந்த சில மாவட்டங்களில் வாழையின் இடத்தைக் கோக்கோ நிரப்பியது. இம் மாவட்டங்களில் வாழைத் தோட்டங்களில் ஒரு பெரு நாச நோய் பரவி, அது தடுக்கப்படமுடியாமற்போய், இறுதியில் மண்ணின் வளத்தையே கெடுத்தது. இதன் மூலமே வாழைப்பயிர் மறைந்து அதனிடத்தே கோக்கோ பயிராகிறது. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளுக்கு மத்திய அமெரிக்கா தேங்காயை அளிக்கும் ஒரு முக்கியப் பகுதியாகும். அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளுக்கு அணித்தேயிருப்பதால், எண்ணெயைத் தயாரிப்பதற்கு மட்டும் பயன்படும் கொப்பரைக்குப் (இது எடையில் குறைந்தது) பதிலாக உலராத, புதிய தேங்காய்ப் பருப்பையே இப் பகுதி ஏற்றுமதி செய்கிறது. நல்ல வடிகாலமைப்பும் நீர்வசதிகளும் அமைந்த கரிபியன் கடற்கரைப் பகுதிகளையொட்டிப் பல மைல் தொலைவிற்குப் பரவியிருக்கும் தென்னந் தோப்புகளில் ஒரு சில தோப்புகள் பழக் கம்பெனிகளுக்கு

உரிமையானவை; மற்றுஞ் சில தோப்புகள் நெய்தல் நில இந்தியக் குடிகளுக்கு உரிமையான சொத்து.

தாதுப் பொருள்களை அகழ்ந்தெடுக்கும் தொழில்களுக்கு மத்திய அமெரிக்காவில் அதிக முக்கியத்துவம் இல்லை. மதிப்பு மிக்க உலோகங்கள் வரலாற்றுக் காலத்திற்கு முன்பு வெட்டி யெடுக்கப்பெற்றன. ஸ்பானியர்கள் சுரங்கத் தொழில் மிகுதியா யிருந்த மாவட்டங்களிலேயே பெரும்பாலும் அதிகமாகக் குடி யேறினர். ஆயினும், இங்குப் பெரிய வைப்புகள் எவையுமில்லை. பிற்போக்கான முறைகளால் வெட்டியெடுக்கப்படும் கனிப் பொருள்கள் அடங்கிய சிறிய வைப்புகள்தாம் உள்ளன. ஆனால், 1956-ல் 216,000 (£ 2·7 மி.) ஃபைன் அவுன்ஸ் தங்கத்தை ஏற்றுமதி செய்த நிகராக்குவா வைப்புகள் மேற்கூறிய சுரங்கங் களுக்கு ஒரு விதிவிலக்கு.

வனத் தொழில்கள் பரவலாகக் காணப்பெறுகின்றன வெனினும், அவற்றின் முக்கியத்துவம் மரங்கள் பரவியிருக்கும் நிலத்தின் பரப்பிற்கு ஏற்ற அளவிற்கு இல்லை. ஏனெனில், மொத்தத்தில் சுமார் பாதிப் பரப்பில் மரங்கள் மண்டிக்கிடக் கின்றன. மஹோகனி (Mahogany), ஸ்பானிய தேவதாரு ஸிடார் (Cedar), கருங்காலி (Rosewoods), பெட்டி செய்யப் பயன்படும் முக்கியத்துவம் குறைந்த மரவகைகள், சாயத் தொழிலில் பயன்படும் மரங்கள் (மரத்திம்மைகள் போன்றவை) முதலானவை கரிபியன் கடற்கரைச் சரிவில் பலவிடங்களிலும், ஒப்பாக, ஈரம் மிக்க பசிஃபிக் கடற்கரைச் சரிவுக் காடு களிலும் வளர்கின்றன. ஆனால், மதிப்புயர்ந்த மரங்கள், சிறிதும் மதிப்பற்ற மரங்களுக்கிடையில் பரவலாகச் சிதறிக் கிடக்கின்றன. கரிபியன் சரிவின் மணற்குன்றுகளின்மீது கட்டடங் கள் சமைக்கப் பயன்படும் வெட்டு மரத்தைத் தயாரிப்பதற் கேற்ற (கலப்பற்ற) பைன் மரங்கள் எழுந்துள்ளன. ஆனால், இவை மக்கள் வாழுமிடத்திலிருந்து அதிகத் தொலைவில் தனியே ஒதுங்கிக்கிடப்பதால் இவற்றை இலாபகரமாகப் பயன்படுத்தல் சாத்தியமாவதில்லை. சாயத்தொழிலுக்குப் பயன்படும் மரங்களை வெட்டுந் தொழில் வரண்ட காடுகளிலும் ஈரக் காடுகளிலும் தொடர்ந்து நடைபெறுகின்றதென்றாலும், நிலக்கரித் தாரிலிருந்து எடுக்கும் சாயத்தின் போட்டியினால் சிறிது பாதிக்கப்பட்டுள்ளது. ரப்பர் சேகரிக்கும் தொழில் மந்தகதி அடைந்திருக்கிறது. மெக்ஸி கோவின் சிகிள் (chicle) கிடைக்கும் பிரதேசத்தை ஒட்டினாற் போலுள்ள காடுகளில் சிகிள் சேகரித்தல் நடைபெறுகிறது.

மத்திய அமெரிக்காவின் எண்ணிறந்த இதர வனவளங்களுள் பெருவியன் பால்ஸாம் (Peruvian balsam) போன்ற சில, பல நூற்றாண்டுகளாகவே அறியப்பெற்றுப் பயன்படுத்தப்பெற்று வந்திருக்கின்றன.

செய்தொழில்கள் கடந்த இருபதாண்டுகளில் சிறப்பான வளர்ச்சி அடைந்துள்ளன. தற்போது இவை எண்ணிறந்தவையாயும் பலவகைப்பட்டனவாயுமிருப்பினும், மத்திய அமெரிக்கா முழுவதிலும் உன்னதமான நிலையெய்தியுள்ள விவசாயத் தொழிலுடன் போட்டியிடுவதில்லை. காப்பிக்கொட்டையையும், இதர சில மூலப்பொருள்களையும் பதப்படுத்தும் தொழிற்சாலைகளைத் தவிர மற்றவை யாவும் உள்நாட்டுத் தேவையான ஜவுளிகள், காலணிகள், தீப்பெட்டிகள், மரச்சாமான்கள், சோப்பு, சிகரெட் முதலியவற்றைத் தயாரிப்பதிலேயே ஈடுபட்டுள்ளன. இந்தியக் கலாசாரத்தையும் பண்பாட்டையும் போற்றிவரும் சில சமூகக் குழுக்களிடையே குடிசைத் தொழில்கள் நிலைத்து நடைபெற்று வருகின்றன.

இப் பிரதேசம் முழுவதனுடைய போக்குவரத்தின் பெரும் பான்மையான அளவு (இறக்குமதி ஏற்றுமதி இரண்டும்) அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளோடுதான் நடைபெறுகிறது.

குவாடிமாலா (Guatemala) நாடுதான் இப் பிரதேசத்திலுள்ள ஆறு குடியரசுகளில் வளமிக்கது. மக்கள்தொகை உயர்ந்ததும் ஆகும். இந் நாடு பசிஃபிக் பகுதியில் 200 மைல் நீளக் கடற்கரையையும், கரிபியன் கடற்பகுதியில் 70 மைல் நீளக் கடற்கரையும் பெற்றுள்ளது. இதன் எல்லைகளில் மற்ற நான்கு நாடுகளும் இருக்கின்றன. காட்டாக, வடக்கிலும் மேற்கிலும் மெக்ஸிகோவும், தெற்கில் எல்ஸால்வடாரும், ஹாண்டூரஸும், கிழக்கில் பிரிட்டிஷ் ஹாண்டூரஸும் (இந் நாடு தனக்குரியதாக வேண்டும் என்று குவாடிமாலா ஒரு நூற்றாண்டுக்கும் மேற்பட்ட காலமாகக் கோரி வருகிறது) அமைந்துள்ளன. இதன் மொத்த நிலப்பரப்பில் ⅔ பங்கை, 14,000′ உயரத்திற்கு ஓங்கி நிற்கும் மலைகளே நிரப்பி விடுகின்றன. இம் மலைகளைத் தவிர்த்துள்ள மற்றப் புவியியல் அம்சங்கள், பெரும் பரப்புக்கொண்டதும் வளர்ச்சியடையாதிருப்பதுமான சமவெளியும், தாழ்ந்த உயரத்திலுள்ள நெய்தல் நிலங்களுமே. உயர்நிலங்கள், தாழ்நிலங்கள் இரண்டிலுமே காடுகள் அடர்ந்துள்ளன. மொத்தப்பரப்பில் 45% மரங்களும் காடுகளும் உள்ள பிரதேசமாகும். இதன் பரப்பு 42,000 ச. மைல்களாகும். பயிரிடத்தக்க நிலமும் மேய்ச்சல் நிலமும் 20 சதவீதப் பரப்பை

அடைக்கின்றன. 35% பாழ்நிலமாகவோ, கட்டடமுள்ள பகுதியாகவோ இருக்கின்றது. குவாடிமாலாவில் 3½ மில்லியன் மக்களிற் பெரும்பாலோர் பசிஃபிக் கடற் பகுதியையடுத்த வளஞ்செறிந்த சரிவுகளிலேயே பெரும்பாலும் குழுமிக்கிடக்கின்றனர். இச் சரிவுகள் கடல் மட்டத்திலிருந்து 1,000 முதல் 5,000அடி உயரம்வரையுள்ளன. இப் பகுதியிற்றான் தலைநகரான குவாடிமாலா நகர் (Guatemala City) உள்ளது. இங்கு 300,000மக்கள் வசிக்கின்றனர். கரிபியன் கடலைச் சார்ந்த பகுதியில் (காப்பி, வாழை முதலிய தோட்டங்கள் இருப்பினும்) குறைந்த மக்களே வாழ்கின்றனர் வடக்குச் சமவெளியிலோவெனில், கரிபியன் பகுதியைவிடக் குறைந்த எண்ணிக்கை கொண்ட மக்களே வாழ்கின்றனர். அஸ்டெக், மாயா (Aztec and Maya) முதலிய பழங்கால நாகரிகங்களின் சின்னங்கள் பல ஈங்கு இன்னும் இருந்துவருகின்றன. மக்கள்தொகையில் பாதிக்கு மேற்பட்ட எண்ணிக்கைகொண்ட தூய இந்தியப் பரம்பரையினர் மேற்கூறிய இரு நாகரிகங்களின் வமிசப் பரம்பரையிலேயே தோன்றியவர்தாம்.

தரத்திலும் மணத்திலுமுயர்ந்த காப்பி 2,000′-லிருந்து 5,000′-க்கு உட்பட்ட உயரமுடைய பகுதியில் வளர்கிறது. ஏற்றுமதிப் பொருள்களின் மதிப்பில் ¾.பங்கிற்கு இப் பயிரே காரணமாகவுள்ளது. வாழையின் மதிப்பு ஏறக்குறைய 10% ஆகும். சர்க்கரை, மக்காச்சோளம், பீன்ஸ், கோதுமை, அரிசி புகையிலை, முதன்மையான எண்ணெய் வகைகள் போன்ற பயிர்களை உள்நாட்டு நுகர்வுக்கென்றே உற்பத்தி செய்வதற்காக அநேக ஏக்கர் நிலம் ஒதுக்கிவைக்கப்பெற்றுள்ளது. கால்நடைகளில் மில்லியனுக்கும் மேற்பட்ட மாடுகளும், ¾ மில்லியன் ஆடுகளும், ⅓ மில்லியன் பன்றிகளும் உள்ளன. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் டாலருக்குச் சமமான கிவெட்ஸால் (Quetzal) இந் நாட்டின் செலாவணியலகாகும். 1956-ல் இறக்குமதியின் மதிப்பு 137மில்லியன் கிவெட்ஸால்கள் (£ 49 மி.) ஆகும்; ஏற்றுமதியின் மதிப்பு 106 மி. கிவெட்ஸால்களாகும் (£ 38 மி.). அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் குவாடிமாலாவின் ஏற்றுமதியில் ¾ பங்கை ஏற்றுக்கொண்டு அதன் இறக்குமதியில் ⅔ பங்கை அளித்தன.

குவாடிமாலாவின் முன்னேற்றமடையாத வடபாகத்தைக் கரிபியன் கடலின் கடற்கரைப்பகுதி எதையுமே சார்ந்திராதவாறு தடுப்பது பிரிட்டிஷ் ஹாண்டூரேஸ் ஆகும். இது தன் வடவெல்லைப்புறத்தே மெக்ஸிகோவில் அடங்கும் யூகட்டான் தீபகற்பத்தைக் கொண்டிருக்கிறது. மத்திய அமெரிக்காவின் அரசியல்

பிரிவுகளிலேயே மிகச் சொற்பமான மக்கள்தொகை கொண்ட ஃபிரிட்டிஷ் ஹாண்டூரஸ் [இதன் மொத்தப் பரப்பு 8,800 ச. மைல்கள் (வேய்ல்ஸ் நாட்டின் பரப்பைவிடச் சற்றே மிகுதி)] 82,000 மக்களைக் கொண்டுள்ளது. மொத்த மக்கள்தொகையில் $\frac{1}{3}$ பாகத்தினர் தலைநகரும் முக்கியத் துறைமுகமுமான பெலீஸ் (Belize) தலைநகரத்தில் வசிக்கின்றனர். கடற்கரையைச் சார்ந்த பிரதேசங்கள் சதுப்பு நிலங்களாகவும், உள்நாட்டுப் பகுதி பல ஆயிரம் அடிகளுக்குப் படிப்படியாக உயர்ந்து செல்லும் தன்மை கொண்டதாகவும் உள்ளன. உள்நாட்டில் பெரும்பான்மையான பரப்பு அணுகுதற்கரியது. அரசினரால் வெளியிடப்பெறும் புள்ளி விவரங்களின்படி இந்நாட்டின் பரப்பில் கால்பங்கு விவசாயத்திற் கேற்றதெனவும், 60 சதவீதம் அரசாங்கத்திற்குரிய காடுகளென வும், எஞ்சியது பாழ்நிலம் அல்லது கட்டடமெனவும் பிரிக்கப் பெற்றுள்ளது. ஆனால், மற்ற மதிப்பீடுகள் மொத்தத்தில் 90 சத வீதத்தைக் காடுகளடர்ந்த பகுதி எனக் குறிக்கின்றன. சிறப்பாக மஹோகனி, பைன் முதலிய மரத்திம்மைகளும் கட்டைகளும் ஏற்றுமதிச் சரக்குகளில் பெரும் பங்கை அடைகின்றன. பிரிட்டிஷ் ஹாண்டூரஸ் டாலர் என்பதே செலாவணியலகாக இருந்து வருகிறது (£1-க்கு 4 பிரிட்டிஷ் ஹாண்டூரஸ் டாலர்கள் சமம்). 1955 ல் இறக்குமதியான பொருள்களின் மதிப்பு 14 மி. பிரிட்டிஷ் ஹாண்டூரஸ் டாலர்களாகவும் (£ 3·5 மி.), தேசிய ஏற்றுமதியின் மதிப்பு 7 மி. பிரிட்டிஷ் ஹாண்டூரஸ் டாலர்களாகவும் (£ 1·75 மி.) இருந்தன. மொத்த ஏற்றுமதியில் மரம் 63%, பழங்கள் 12%, சிகிள் 8%. ஐக்கிய அரசு, அமெரிக்க ஐக்கிய நாடு கள் ஆகிய ஒவ்வொன்றும் இறக்குமதியில் 35% ஐ அளித்து, ஏற்று மதியில் 30%ஐ ஏற்றுக்கொண்டன.

ஹாண்டூரஸ்: ஹாண்டூரஸின் பரப்பு 43,000 ச. மைல் களுக்கும் மேற்பட்டதாகும். பிரிட்டிஷ் ஹாண்டூரஸைப் போன்று இது ஐம்மடங்கு பெரியது. கரிபியன் கடலையடுத்த பகுதியில் 330 மைல் நீளத்திற்குக் கிழக்கு மேற்காக ஓடும் கடற்கரையே இதன் கடற்கரை. இதன் நில எல்லை கள் பசிஃபிக் மாகடலுக்குத் தெற்கே குவிகின்றன. இங்குக் கடற்கரையின் நீளம் 50 மைல்கட்கும் குறைவாக இருக் கிறது. எனவே, இக் குடியரசு தன்னுடைய கடல் வாணி பத்திற்குப் பசிஃபிக் மாகடலைவிட (மொத்தத்தில் 6½% வாணிபமே இதன் வழியே நடைபெறுகிறது) அட்லான்டிக் மாகடலையே பெரிதுஞ் சார்ந்துள்ளது. இதன் 1·7 மில்லியன் மக்கள் (இவர்கள் மெஸ்டிஸோ குடிகளே) இந் நாடு முழுவதும்

சிதறிக் கிடக்கின்றனர். ஆனால், தலைநகரான டெகுஸிகால்பா (Tegucigalpa) 100,000-க்கும் மேற்பட்ட மக்கள் வாழுமிடமாக விளங்குகிறது. கடற்கரைச் சமவெளிகளையும், உயர்ந்துசெல்லும் உள்நாட்டையும் பொறுத்தவரையில் ஹாண்டூரஸ் தனது அண்டை நாடுகளையே முழுதும் ஒத்துள்ளது. இதன் மொத்தப் பரப்பில் 40% காடுகள் நிறைந்தது; 30% பயிரிடத்தக்கது அல்லது மேய்ச்சல் தரை (பெரும்பாலும் இரண்டாவதாகக் கூறப் பெற்றதுதான்); எஞ்சியுள்ளது பாழ்நிலம் அல்லது கட்டடமுள்ள பகுதி. அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டின் டாலரில் அரை டாலர் மதிப்புக்கொண்ட லெம்ப்பீரா (Lempira) இதன் செலாவணி அலகாகும் (5·60 லெம்ப்பீரா=£1). 1954-ல் விசேட இறக்குமதிகளின் மதிப்பு 103 மி. லெம்ப்பீராக்கள் (£ 18·4 மி.) எனவும், விசேட ஏற்றுமதியின் அளவு 109·0 மி. லெம்ப்பீரா (£ 19·5 மி.) எனவும் கணக்கிடப்பெற்றது. ஏற்றுமதியில் 57% வாழை, 23% காப்பி, 5 % மரம், 3½% வெள்ளி. இவை யாவுஞ் சேர்ந்து ஏறக்குறைய 90 சதவீதமாகும். மொத்த இறக்குமதியில் ⅔ பங்கை அளித்து, ¾ பங்கை அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் ஏற்றுக் கொண்டன. வடபகுதியில் பெரிய அயல்நாட்டுக் கம்பெனிகளுக்கு உரிய பெரிய வாழைத் தோட்டங்களுள்ளன. உயரமான நிலங்களில் காப்பி முக்கிய உற்பத்திப் பொருளாக விளங்குகிறது.

மத்திய அமெரிக்கக் குடியரசுகளிலேயே மிகவுஞ் சிறிய (7,720 ச. மைல் — வேய்ல்ஸின் பரப்பைவிடக் குறைவானது) எல் ஸால்வடார் மற்றெல்லாவற்றினும் மக்களடர்த்தி மிக்கது. இதன் 2⅓ மில்லியன் மக்களில் பெரும்பான்மையோர் மெஸ்டிஸோ குடிகளேயாவர். இதன் எல்லை பசிஃபிக் கடலை மட்டுமே சார்ந்ததாக இருக்கிறது. இது அதற்கு ஒருவகையில் தீப்பயனே. ஏனெனில், இது கரிபியன் கடலைச் சார்ந்த பகுதி எதையும் கொண்டில்லை எனினும், கரிபியன் கடற்கரையில்லாத குறை குவாடிமாலாவுடன் ஏற்பட்ட ஒப்பந்தப்படி ஓரளவு நீக்கப்பட்டுள்ளது. எல் ஸால்வடார், கரிபியன் துறைமுகமான ப்வெர்ட்டோ பாரியோஸ் (Puerto Barrios) என்னும் நகருடன் இருப்புப்பாதை மூலம் இணைக்கப்பெற்றுள்ளதால், கரிபியன் கடற்கரையோடு எக் கட்டுப்பாடும் எத் தடையுமின்றித் தொடர்பு வைத்துக்கொள்ள இயலுகிறது.

மொத்தப் பரப்பில் ⅓ பங்கு காடுகளடர்ந்தது; ⅓ பங்கு மேய்ச்சல் தரை; ¼ பங்குக்கும் மேற்பட்ட அளவு விவசாயத்திற் கேற்றது. தரமுயர்ந்த காப்பி எல் ஸால்வடாரின் ஏற்றுமதியில்

80% அளவுடையதாக இருக்கிறது. இரண்டாவது முக்கியத்துவம் பெற்றுள்ள பொருள்கள் பருத்தி, சர்க்கரை, தங்கம் முதலியன. பருத்தியின் பெரும்பான்மையான அளவு, நூலாலைத் தொழிலில் பயன்படுகிறது. இத் தொழிலிலிருந்து உற்பத்தியான பொருள்கள் 1956-ல் மொத்த ஏற்றுமதியில் 15%ஐ ஆக்கின. இந்நாட்டில் மொத்தமாக ஏறக்குறைய 1 மில்லியன் கால்நடைகளும், ½மில்லியன் பன்றிகளும் வளர்க்கப்பெறுகின்றன. கான்படுபொருள்களிடையே சிறப்புவாய்ந்தது பால்ஸாம் (balsom) என்பதாகும். உலகிலேயே (மருந்து செய்யப் பயன்படும்) இப் பிசினின் (medical gum) தலைசிறந்த உற்பத்தித் தலமாக ஸால்வடார் விளங்கி வருகிறது. காலன் (Colon) என்பது இந் நாட்டின் செலாவணியலகு. இதன் நாணயமாற்று வீதம் வருமாறு: 2½ காலன் கொண்டது ஓர் அமெரிக்க டாலர் (7 காலன்கள்=£1). 1956-ல் சிறப்பாக இறக்குமதியான பொருள்களின் மதிப்பு 261 மில்லியன் காலன்கள் (£ 37·4 மி.) எனவும், ஏற்றுமதியானவற்றின் மதிப்பு 281 மில்லியன் காலன்கள் (£ 40 மி.) எனவும் கணக்கிடப் பெற்றது.

அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் எல் ஸால்வடாரின் இறக்குமதியில் அரைப் பங்கை அளித்து, அதன் ஏற்றுமதியில் 45%ஐப் பெற்றுக்கொண்டன. ஜெர்மனியும் ஜப்பானும் முறையே 30 சதவீதத்தையும், 10%-க்கு மேற்பட்ட அளவையும் பெற்றன.

எல் ஸால்வடாரின் தலைநகரான ஸான் ஸால்வடார் (மக்கள் தொகை 200,000-க்கும் அதிகம்) அதன் துறைமுகப்பட்டினமான லா லிபெர்டாடிலிருந்து (La Libertad) உள்நாட்டில் 20 மைல் தொலைவில் அமைந்துள்ளது. இதற்கு வடகிழக்கே 35 மைல் தொலைவில் லெம்ப்பா (The Lempa) என்னும் ஆற்றின் மீது எழுப்பப்பெற்றுள்ள 200 அடி உயரங்கொண்ட ஓர் அணையும், நீர் மின்னுற்றல் நிலையமும் அமைந்திருக்கின்றன. இவை 1954ஆம் ஆண்டில் செயற்படத் துவங்கின. 1956-ல் இந் நிலையம் 120 கிலோவாட் மணி மின்னுற்றலை உற்பத்தி செய்தது.

நிகராக்குவா (Nicaragua): 57,000 சதுர மைல் பரப்புடைய நிகராக்குவா மத்திய அமெரிக்காவிலேயே மிகப்பெரிய நாடாகும். எரிமலைகளோடு கூடிய மத்திய அமெரிக்க மலைக்கோவை இந் நாட்டை இரு கூறுக்குகிறது. இம் மலைக்கோவை அதன் தென் பகுதியில் ஒரு தாழ்ந்த பூசந்தியின் மூலம் தன்னுடைய தொடர்ச்சியில் அறுபட்டுக் காண்கிறது. இப் பூசந்தி, பனமா கால்வாய்க்குப் பதிலாக மற்றொரு பாதையாக முன்பு கருதப்பெற்றது.

நாட்டை இரு கூறுக்கும் மத்திய அமெரிக்க மலைக்கோவை அதன் வடிகால்களின் உற்பத்தித் தலமாக விளங்குகிறது. வடிகால் பரப்பில் சுமார் 75% கரிபியன் கடலையும், ¼ பங்கே பசிஃபிக் பெருங்கடலையும் சென்றடைகிறது. மேலும், மொத்தமாக ஏறக் குறைய 3 500 சதுரமைல் பரப்புக் கொண்ட இரண்டு பெரிய ஏரிகளால், பசிஃபிக் சரிவுகளில் உள்ள நிலப் பரப்பு மேலும் குறைந்துவிட்டது. எனினும், பசிஃபிக் பகுதியிற்றான் நாட்டின் உழுநிலத்தில் பெரும்பான்மையான பரப்புக் காணப்பெறுகின்றது. இப் பகுதியிலேயே நாட்டின் மக்கள்தொகையில் (1¼மி.) 70 சதவீத மக்களும் (இவர்கள் பெரும்பாலும் பெஸ்டிஸோ குடிகளே) வாழ்கின்றனர். மேற்கூறிய இரண்டு ஏரிகளுள் சிறிய ஏரியின் கரையின்மீது நாட்டின் தலைநகரான மானக்குவா (Managua, 200,000) அமைந்திருக்கின்றது. இந் நகரம் 1931 ஆம் ஆண்டில் ஏற்பட்ட பூகம்பத்திற்குப் பிறகு திரும்பக் கட்டப்பெற்றது.

மொத்தப் பரப்பில் 43%-க்கு மேற்பட்ட அளவு காடுகள் நிரம்பியது; மூன்றிலொரு பங்கு நீர்நிலைகளாகவும், பாழ்நிலமாகவும் காணப்பெறுகிறது. 6% பரப்புதான் பயிர்கள் விளையத்தக்கது. 4% பரப்பு மேய்ச்சல் நிலமாகவுள்ளது. ஆயினும், சுமார் 21% பரப்புத் தற்போது பயன்பாட்டின்கீழ் இல்லாதிருப்பினும், உள்ளார்ந்த திறன் வாய்ந்ததெனவும், வருங்காலத்தில் மிகுந்த பயன் நல்கக் கூடுமெனவும் வகைப்படுத்தப்பெற்றுள்ளது. இதன் ஏற்றுமதியில் பருத்தியும் (1955-ல் ஏற்றுமதியானவற்றில் இதன் அளவு ஏறக்குறைய 43%) காப்பியும் [இதன் அளவு மொத்த ஏற்றுமதியில் (1955) 39%] மதிப்பு மிக்கவையாகக். கருதப்பெறுகின்றன. இவற்றைத் தவிர, எண்ணெய் வித்துகளும், கொட்டைகளும் (nuts) (இவற்றின் அளவு மொத்தத்தில் 7%), மரமும் (lumber, இதனளவு 5%) ஏற்றுமதியாயின. பசிஃபிக் பகுதியில் கரும்பு உற்பத்தியாகின்றதெனினும், அதன் சக்திக்குக் குறைந்த அளவு கரும்பைத்தான் அளிக்கின்றது. காலநிலை இதன் விளைச்சலுக்குச் சாதகமாக இருந்தபோதிலும்,காப்பியே அதிகச்சிறப்பு வாய்ந்ததாக விளங்குகிறது. இங்குள்ள 1 மில்லியனிற்கும் மேற்பட்ட கால்நடைகளில் பெரும்பான்மையான மந்தைகள் பசிஃபிக் பகுதியில் வளர்கின்றன. ஆனல், நாட்டின் கிழக்குப் பகுதியில், அஃதாவது, கரிபியன் சரிவில், சில முக்கியமான ஆறுகளையொட்டி வனவகைத் தொழில் நடைபெற்றுவருகிறது. இத் தொழிலின் உற்பத்தி தாழ்ந்து வருகிறது. பொன்னைத் தவிர்த்து (358ஆம் பக்கத்தைப்

பார்க்கவும்) மற்றெந்த உலோகத்தையும் இந்நாட்டின் கனிப் பொருள்களுள் சிறப்பாகக் குறிப்பிட்டுச் சொல்லற்கில்லை. பசிஃபிக், கரிபியன் கடற்கரைப் பகுதிகளிரண்டும் வட தென் அமெரிக்கக் கண்டங்களைச் சேர்க்கும் பெருவழியோடு இணைந்துவிடுகின்ற ஒரு சாலையின் மூலம் தொடர்பு வைத்துக்கொண்டுள்ளன. இப் பாதை பயன்படுத்தப்பெறுவதற்குப் பிரயாணங்களெல்லாம் பனுமா கால்வாயின் வழியாகவே நடைபெற்று வந்தன. நாட்டின் தென் பகுதியிலுள்ள ஒரு தாழ்ந்த பூசந்தியின் குறுக்கே ஒரு நீர் வழியை அமைத்து இரு கடற்கரைகளையும் இணைப்பதென்னும் திட்டத்தைச் செய்து முடிக்கும் வேலை நடைபெற்றுக் கொண்டு வருகின்றது. இந் நீர்வழித் திட்டத்தில் நிகராக்குவாவைக் காஸ்டா ரீகாவிலிருந்து பிரிக்கும் ஸான் ஜுவான் (San Juan) ஆறு கால்வாயாக மாற்றப்பெற்று வருகிறது.

இந் நாட்டின் செலாவணி அலகு கார்டோபா (Cardoba) என்பது. இது சாதாரணமான பட்டுவாடாவில் ஒரு ஷில்லிங்மதிப்புக் (1958-ல்) கொண்டதாகவுள்ளது. 1955-ல் இதன் நாணயத்தின் மதிப்புக் குறைக்கப்பெற்றது. அதன்படி 7 கார்டோபாக்கள் அமெரிக்க டாலருக்கு சமமாகச் இருந்தன. ஆனால், அயல்நாட்டு வர்த்தகத்தின் மதிப்பு ஒரு டாலருக்குச் சமமான பொன் கார்டோபாக்களிலேயே (Gold Cardobas) குறிக்கப்பெறுகிறது. 1955-ல் இறக்குமதியான பொருள்களின் மதிப்பு 69·6 மில்லியன் பொன் கார்டோபாக்களாகவும், ஏற்றுமதிச் சரக்குகளின் மதிப்பு 72 மில்லியன் கார்டோபாக்களாகவும் இருந்தது. இம் மதிப்புகள் முறையே £ 25 மில்லியன்களாகவும், £ 26 மில்லியன்களாகவும் இருந்தன. நாட்டின் இறக்குமதியில் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் மூன்றிலிரு பங்கை அளித்து ஏற்றுமதியில் 35 சதவீதத்தைப் பெற்றுக்கொண்டன. மேலும், இதன் ஏற்றுமதியில் ஜெர்மனி 18 சதவீதத்தையும், மெக்ஸிகோ, ஜப்பான் ஆகிய ஒவ்வொன்றும் சுமார் 15 சதவீதத்தையும் பெற்றன.

காஸ்டா ரிகா: 19,700 சதுர மைல் பரப்புடைய (ஸ்காட்லாந்தின் பரப்பில் மூன்றிலொரு பங்கு) காஸ்டா ரிகா மலைகளும் கடற்கரை நிலங்களும் குறைந்தது 70 மைல் அகலத்துக்குள்ளேயே அடங்கிக் காணப்பெறும் ஒரு மத்திய அமெரிக்கப் பகுதியில் நிகராக்குவாவிற்கும் பனுமாவிற்குமிடையே செருகினாற் போல் அமைந்துகிடக்கிறது. இந்நாட்டின் நடுப்பாகம் ஒரு பீடபூமியாகவோ, எரிமலைக் கூம்புகளை ஓரத்தே கொண்ட ஓர் உயரிய வடிநிலமாகவோ காணப்பெறுகிறது. இம் மத்திய மலைத்தொட

ரின் இரு பக்கங்களிலும் பல ஆறுகள் பாய்ந்தோடுகின்றன. இந்த ஆறுகள் நீர் மின்னுற்றலை உற்பத்திசெய்யும் நிலையங்களுக்கு நீரை அளிப்பதோடு மட்டுமன்றி, ஏற்கெனவே எரிமலைச் சாம்பலின் மூலம் வளமாகியுள்ள மண்ணோடு வளமார்ந்த வண்டல் மண்ணையும் சேர்க்கின்றன. மத்திய அமெரிக்காவில் வேறெங்கிலும் இல்லாத அளவிற்கு இந்நாட்டின் பெரும்பான்மையான பரப்புக் (மொத்தப் பரப்பில் 78 சதவீதம்) காடுகளடர்ந்ததாகவுள்ளது. சுமார் 20 சதவீதப் பரப்பு உழவுத் தொழிலுக்குத் (ஆனால், இதில் 1,370 சதுர மைல் பரப்பு விளைநிலமாகவும், 2,410 சதுர மைல் பரப்பு மேய்ச்சல் நிலமாகவும் பயன்படுத்தப்பெற்று வருகின்றன) தகுந்தது. ஆக மொத்தத்தில் எஞ்சியுள்ள சுமார் 2½ சதவீதப் பரப்புதான் பயன்படாத நிலமாக இருக்கின்றது. சிறு சிறு நிலக்கிழார்களின் கையிற்றான் வேளாண்மைத் தொழில் அடங்கியுள்ளது. மற்ற அயனமண்டலப் பகுதிகளில் காண்பதைப்போலவே இங்கும் மேட்டு நிலங்களில் காப்பியும், தாழ்நிலங்களில் வாழையும் கரும்பும் பயிராகின்றன. இவற்றைத் தவிர்த்துக் கரிபியன் பகுதியில் அபக்கா (abaca) அல்லது மணிலாக் கொட்டை (Manila hemp), கக்காவோ (cacao) ஆகியவையும், பசிஃபிக் பகுதியில் நெல்லும் மக்காச்சோளமும் பயிராகின்றன. காஸ்டா ரிகாவில் மொத்தமாக 800,000 கால்நடைகள் உள்ளன.

இதன் செலாவணியலகும் காலன் (Colon) என்பதே. ஸ்டெர்லிங் நாணயத்தோடு இதன் அதிகாரபூர்வமான நாணயமாற்று வீதத்தைக் கணக்கிட்டால், ஏறக்குறைய 16 காலன்கள் ஒரு ஸ்டெர்லிங் பவுனிற்குச்சமமாகும். (ஆனால், தடையற்ற வாணிபத் துறையில் 16 காலன்களுக்கும் மேற்பட்ட அளவே 1 ஸ்டெர்லிங் பவுனிற்குச் சமமாகவுள்ளது.) 1956-ல் இறக்குமதியான பொருள்களின் மதிப்பு 91 மில்லியன் அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டு டாலர்களாகவும் (£ 23½ மி.) ஏற்றுமதிச் சரக்குகளின் மதிப்பு 63½ மி. டாலர்களகாவும் (£ 22⅔ மி.) இருந்தது. ஏற்றுமதியில் 53% காப்பியாகவும், 34% வாழையாகவும், 5% கோக்கோவாகவும், 2%-க்கும் குறைந்த அளவு மணிலாக்கொட்டையாகவும் இருந்தன. இறக்குமதியில் அரைப் பங்கிற்கும் மேற்பட்ட அளவை அளித்த அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள், காஸ்டா ரிகாவின் ஏற்றுமதியில் ஏறக்குறைய அரைப்பங்கையும், ஜெர்மனி ஏறக்குறைய மூன்றிலொரு பங்கையும் பெற்றுக்கொண்டன.

காஸ்டா ரிகாவின் பெரும்பான்மையான வர்த்தகத்தைக் கரிபியன் துறைமுகமான லிமன் (Limon) நகரமும், பசிஃபிக் துறை

முகமான புன்ட்டா அரேஞஸ் (Punta Arenas) நகரமும் கையாளு கின்றன. இவ்விரண்டும் நாட்டின் தலைநகரான ஸான் ஜோஸே யுடன் (San Jose) இருப்புப்பாதை மூலம் இணைக்கப்பெற்றுள்ளன. மத்தியப் பீடபூமியின் மீது அமைந்துள்ள ஸான் ஜோஸேயில் காஸ்டா ரிகாவின் மக்கள்தொகையான 1 மில்லியனில் மூன்றி லொரு பங்கு மக்கள் வாழ்கின்றனர். இம் மக்களிற் பெரும் பாலோர் ஐரோப்பியக் குடிகளே.

ஏறக்குறைய ஸ்காட்லாந்தின் பரப்பையொத்த பனமா ஒரு மிகக் குறுகிய நிலப்பரப்பு. கொடிய வனங்களடர்ந்து கரடு முரடாகக் காணப்பெறும் பனமா 490 மைல் நீளமும், இந்த அள வில் ¼ பங்குக்கும் குறைந்த அகலமும் கொண்டது. பனமா கால் வாய் இதன் வழியேதான் அமைக்கப்பெற்றுள்ளது. இக் கால் வாய் பனமாவைத் தென் அமெரிக்காவோடு [கொலம்பியா குடியரசில் (Republic of Columbia)] இணைக்கிறது. முன்னர் இக் குடியரசின் ஒரு பகுதியாக இருந்த பனமா 1903ஆம் ஆண்டில் அதனினும் பிரிந்து ஒரு தனி நாடாயிற்று. இதன் 28,750 சதுர மைல் பரப்பில் 4,000 ச. மைல்களுக்கும் குறைந்த பரப்பு உழத்தகு நிலமெனவும், மேய்ச்சல் நிலமெனவும் வகைப் படுத்தப்பெற்றுள்ளது. இங்குள்ள ½ மில்லியனிற்கும் அதிகமான கால்நடைகள் வளர்கின்றன. இதன் நாணயம் அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டு டாலருக்குச் சமமான மதிப்புடைய பால்போவா (Balboa) என்பது. 1956-ல் சிறப்பாக இறக்குமதியாகிய பொருள்களின் மதிப்பு 83 மில்லியன் அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டு டாலர்களாகும் (£ 30 மி.); சிறப்பான ஏற்றுமதிச் சரக்குகளின் மதிப்பு 17 மி. டாலர்களாக (£ 6 மி.) இருந்தது. ஏற்றுமதிச் சரக்குகளில் மூன்றி லிரு பங்கு வாழையாகவும், கால் பங்கு மீன்களாகவும் இருந்தன. நாட்டின் இறக்குமதிப் பண்டங்களில் 60 சதவீதத்தை அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளும், 10% ஐக் கால்வாய்ப் பிரதேசமும் (Canal Zone) அளித்தன. ஏற்றமதிச் சரக்குகளில் ஏறக்குறைய எல்லாவற் றையுமே அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் பெற்றுக்கொண்டன. கால்வாய்ப் பிரதேசத்திற்குப் பனமா செய்துவரும் ஊழியங் களாற் கிட்டும் வருவாய் அதன் அதிகப்படியான இறக்குமதிச் சரக்குகளைக் கொணர ஆகும் செலவைச் சரிக்கட்டிவிடுகின்றன. பனமாவின் தலைநகரமான பனமா நகரில் (Panama City) வாழும் 150,000 மக்களும், கலான் (Colon) நகரில் வாழும் 60,000 மக்களும் உட்படப் பனமாவின் மொத்த மக்கள்தொகை ஏறக் குறைய 1 மில்லியனாகும். பனமா கால்வாயின் பசிஃபிக் முனைக்கு அருகிலிருக்கும் பனமா நகரமும், கரிபியன் முனையிலிருக்கும்

கலான் நகரமும் அயல் நாட்டினுல் சூழப்பெற்றவையாக (enclaves) இருக்கின்றன. இவை பனுமா கால்வாய்ப் பிரதேசத்தைச் சாராதவை. இவையிரண்டும் இருப்புப்பாதை இணைப்புப் பெற்றுள்ளன.

பனுமா கால்வாய்ப் பிரதேசம்: பனுமா குடியரசின் குறுக்கே வடமேற்கிலிருந்து தென்கிழக்காகச் சுமார் 10 மைல் அகலத்தைக் கொண்டுள்ள ஒரு துண்டு நிலமே இப் பிரதேசமாகும். அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் அளித்த பணத்தொகையான 10 மில்லியன் டாலர்களுக்கு ஈடாக இப் பிரதேசத்தைப் பனுமா குடியரசு 1903-ல் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளுக்கு நிரந்தரமாகக் கொடுத்து விட்டது. மேலும், அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டு அரசாங்கம் பனுமாவிற்கு ஆண்டுதோறும் 1·93 மில்லியன் டாலர் தொகையைக் கொடுத்துக்கொண்டு வருகிறது. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளால் கட்டப்பெற்று 1914-ல் போக்குவரத்திற்குத் திறக்கப்பெற்ற பனுமா கால்வாய் 50 மைல் நீளமுடையது. கலங்கள் இதன் வழியே செல்வதற்கு 7 அல்லது 8 மணி நேரம் எடுத்துக்கொள்கின்றன. இப் பயணத்தின்போது 3 கால்வாய் அடைப்புகளைக் (locks) கடந்து சென்ருக வேண்டும். இக் கால்வாயைக் கடல் மட்டத்திலேயே அமைந்துள்ள ஒரு நீர்வழியாக மாற்றுவதற்கான திட்டமொன்றைப்பற்றிப் பரிசீலனை நடந்து வருகிறது. இக் கால்வாய்ப் பிரதேசத்தின் நிருவாகம் 1951-ல் மாற்றி அமைக்கப்பெற்றது. இதன் ஆட்சிப் பொறுப்பைக் கால்வாய்ப் பிரதேச அரசாங்கம் (The Canal Zone Goverment) ஏற்று நடத்தி வருகிறது. இதன் வழியே நடைபெறும் வர்த்தகத்தைக் கையாளும் உரிமை பனுமா கால்வாய்க் கம்பெனியினுடையது (Panama Canal Company). இக் கம்பெனி பனுமா இருப்புப் பாதைக் கம்பெனியையும் (The Panama Railroad Company) எடுத்துக் கொண்டு தன்னுடைய அதிகாரங்களைப் பெருக்கிக்கொண்டது. இப் பிரதேசத்தில் படைத்துறை சாராப் பொதுமக்களின் (civilians) தொகை சுமார் 40,000 ஆகும். பின்வரும் அட்டவணை, இக் கால்வாயின் வழியே நடைபெற்ற போக்குவரத்து 1914ஆம் ஆண்டிலிருந்து எவ்வாறெல்லாம் வேறுபட்டிருக்கிறது என்பதையும், இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பின்பிருந்து அதன் அளவில் குறிப்பாக ஏற்பட்ட பெருக்கத்தையும் காட்டுகிறது.

பனாமா கால்வாயின் வழியே சென்ற கப்பல்களின் எண்ணிக்கையும், அவை சுமந்த சரக்குகளின் எடையும்

மாகடல் வழியே நடைபெற்ற போக்குவரத்து மட்டும்; சரக்குகளின் எடை ஆயிரம் டன்களில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

ஜூன் 30ஆம் நாளோடு முடிவுற்ற நிதிவருடம்	கப்பல்கள்	நிகர எடை[1]	கப்பலின் எடை[2]
1915	1,058	3,507	4,888
1916	724	2,212	3,093
1917	1,738	5,357	7,054
1918	1,989	6,072	7,525
1919	1,948	5,658	6,910
1920	2,393	7,898	9,372
1921	2,791	10,550	11,595
1923	3,908	17,206	19,566
1925	4,592	21,134	23,956
1927	5,298	24,245	27,733
1929	6,289	27,585	30,647
1931	5,370	25,690	25,065
1932	4,362	21,842	19,798
1933	4,162	21,094	18,161
1934	5,234	26,410	24,704
1935	5,180	25,720	25,309
1936	5,382	25,923	26,505
1937	5,387	25,430	28,108
1938	5,524	25,950	27,385
1939	5,903	27,170	27,866
1940	5,370	24,144	27,299
1941	4,727	20,642	24,950
1942	2,688	11,010	13,607
1943	1,822	8,233	10,599
1944	1,562	6,073	7,003

[1] பனாமா கால்வாய் அளவீட்டு விதிகளின்படி நிருணயிக்கப்பெற்ற நிகர எடை.

[2] நிலச்சரிவுகளின் விளைவாக 7 மாதங்களுக்குக் கால்வாய் மூடப்பட்டது.

அட்டவணை—தொடர்ச்சி

ஜூன் 30 ஆம் நாளோடு முடிவுற்ற நிதிவருடம்	கப்பல்கள்	நிகர எடை[1]	கப்பலின் எடை[2]
1945	1,939	8,380	8,603
1946	3,747	17,516	14,977
1947	4,260	20,233	21,670
1948	4,678	22,902	24,117
1949	4,793	23,473	25,305
1950	5,448	28,013	28,872
1951	5,593	27,180	30,073
1952	6,524	30,674	33,610
1953	7,410	36,768	36,095
1954	7,784	38,027	39,095
1955	7,997	38,643	40,646
1956	8,209	41,273	45,119
1957	8,579	43,714	49,702

[1] பனமா கால்வாய் அளவீட்டு விதிகளின்படி நிருணயிக்கப்பெற்ற நிகர எடை.

[2] நிலச்சரிவுகளின் விளைவாக 7 மாதங்களுக்குக் கால்வாய் மூடப்பட்டது.



புவியியல், வர்த்தக மையமாகவுள்ள பனமா கால்வாய்.

இப்படம் வட, தென் அமெரிக்கக் கண்டங்களுக்கு ஏற்பப் பனமா கால்வாய் அமைந்துள்ளமையையும். உலகம் முழுவதிலும் ஓடும் வர்த்தகக் கப்பல்களை ஈர்க்கும் ஒரு குவிமையமாகவும் அது அமைந்துள்ளமையையும் காட்டுகிறது.

7. தென் அமெரிக்கா

புத்துலகக் கண்டங்கள் இரண்டனுள் சிறியதான தென் அமெரிக்காவின் $\frac{4}{5}$ பங்குப் பரப்பு அயனமண்டலத்தினுள் அமைந்து கிடக்கிறது. ஆகவே, இக் கண்டம் அயனமண்டல விளைபொருள்களையே பெரும்பாலும் ஈன்றளிக்கின்றது. ஆயினும், இதர மித மண்டலப் பகுதிகளைப் போன்றே இக் கண்டத்தின் மட்டுநிலை மண்டலமும் வர்த்தகப் பொருள்களைப் பெருவாரியாக உற்பத்தி செய்கிறது. மேலும், இப் பகுதிகளிலேயே பொருள்களது உற்பத்தியளவின் அதிகரிப்பும், அவற்றின் விநியோகத்திற்குரிய சாதனங்களின் முன்னேற்றமும் மிக விரைவாக ஏற்பட்டுள்ளன. இக் கண்டத்தில் என்றும் நிலையாகக் காணப்பெற்றுவரும் அம்சம் ஐரோப்பிய மக்களின் குடியிறக்கமாகும். தென் அமெரிக்க நாடுகளிலேயே உயர்சிறப்புப் பொருந்திய ஆர்ஜென்டீனா நாடு ஏறக்குறைய முழுவதுமே மத்திய அட்சாம்சங்களில் அமைந்துள்ளது.

கண்டத்தின் மேற்குப் புறத்தே உயர்ந்தோங்கி நிற்கும் ஆண்டீஸ் மலைக்கோவைகள் சிறப்பான காலநிலை அரண்களாக இலங்குகின்றன. இக் கோவைகள் ஏறக்குறைய 4,000 அல்லது 5,000 மைல் நீளத்திற்குக் கண்டத்தின் மேற்குக் கரையோரமாக ஓடுகின்றன. சில இடங்களில் இவற்றின் உயரம் 20,000 அடிக்கு மேலும் இருக்கிறது; இவற்றில் மிக அதிக உயரம் வாய்ந்த சிகரமான அகன்காக்வா (Aconcagua), வால்பரைஸோ (Valparaiso) நகரின் பின்புறத்தே 23,000 அடிக்கு மேற்பட்ட உயரத்திற்கு வானளாவி நிற்கிறது. வாணிபக் காற்று வீசும் அட்சாம்சங்களில் அட்லான்டிக் பகுதியிலிருந்து வீசும் ஈரமுண்ட காற்றை வான் முட்டிய ஆண்டீஸ் மலைக்கோவைகள் தடுக்கின்றன. கண்டத்தின்மீது வெகுதொலைவு வீசிய பின்பே வாணிபக் காற்றுகள் மேற்கிலுள்ள மலைகளை அடைகின்றன. ஆகவே, மலைகளை அடைவதற்கு முன்னரே கண்டத்தின் கிழக்குப் பகுதியிலேயே தாம் கொண்டிருந்த ஈரத்தைப் பெரும்பாலும் இழந்துவிட்ட

காற்றுகளாக அம் மலைப்பகுதிகளில் வீசுகின்றன; மலையரண்களின் மீது முட்டியதன் விளைவாக அவை மேலும் வரட்சியடைகின்றன. இவ்வாறு, மேற்கூறிய மலைத்தொடர்களின் மேற்குப் புறச்சரிவுகள் மேற்குறிக்கப்பெற்ற அட்சாம்சங்களில்அட்லாண்டிக் கடல்மூலம் எத்தகைய மழையையும் பெறுவதில்லை; மேலும், பசிஃபிக் பெருங்கடலின் பயனாகவும் 33° வடக்குவரை மழை பொழிவதில்லை. மலைகளின் மேற்குச் சரிவுகளில் வீசும் காற்று நிலமிருந்து கடல் நோக்கி வீசும் தன்மையதாக இருக்கின்றது. மலைகளுக்கு மேற்கேயுள்ள குறுகலான பகுதியில் காற்றழுத்தம் குறைவுற்றுள்ளபோதிலும், அச் சரிவுகளில் நிலவும் அழுத்தம் காற்றின் நிலம் நோக்கி வீசுந் தன்மையை எதிர்த்துக் காற்றை நிலம் நோக்கி ஈர்க்கப் போதுமானதாக இல்லை. மேலும், இப் பகுதியில் ஹம்போல்ட் (Humboldt) அல்லது குளிர்ந்த 'பெரு' நீரோட்டம் (Peruvian Current) மேற்குக் கடற்கரையையொட்டி வடக்கு முகமாகச் செல்வதனுல் குளிர்ந்த அடிப்பகுதி நீர் அதிகமாக மேலெழுகிறது. இந் நீரோட்டத்தின் மேற்பகுதியில் வீசும் காற்றுத் தண்மை பொருந்தியுள்ளது; எனவே, அது நிலம் நோக்கி வீசினும், வெப்பமாகஇருக்கும் புவிப்பரப்பிற்கு ஈரப்பசை நல்கும் எனக் கூறிவிடமுடியாது. இதன் காரணமாகவே, மழையேயற்ற முழுப் பாலைவனம் ஒன்று கடற்கரையையொட்டி ஏற்பட்டுள்ளது. கிழக்கு, மேற்குக் கடற்கரைகளுக்கு இடையே நிகழும் போக்குவரத்துத் தொடர்புகளுக்கு ஆண்டீஸ் மலைகள் பெரிய இடையூருக இருக்கின்றன. இம் மலைகளின் முக்கியத் தொடர்களுக்கு இடையேயுள்ள மேட்டுநிலப் பகுதியை அடைவதற்கு முன்பே இருப்புப்பாதைத் தொடர்கள் 14,000 அடி உயரத்திற்கு ஏறவேண்டியுள்ளன.

ஆண்டீஸ் மலைக்கோவைகளின் கிழக்குப் பகுதியில் பாயும் பேராறுகளிற் சில சிறந்த நீர்வழிகளாக அமைகின்றன. கண்டத்தின் வடபுறத்தில் ஓடும் ஓரினேக்கோ ஆறு (The Orinoco Rr.) கிட்டத்தட்ட ஆயிரம் மைல்களுக்குக் கப்பல் போக்குவரத்துக்குப் பயன்படுகிறது. அமேஸான் ஆற்றின் முகத்துவாரத்திலிருந்து ஆண்டீஸ் மலையடிவாரம்வரையில் (சற்றேக்குறைய 2,600 மைல் தொலைவு) தொடர்ச்சியாகக் கப்பற் போக்குவரத்து நடைபெறுகிறது. மேலும், அமேஸானின் துணையாறுகள்மூலமாகவும் பல்லாயிரம்மைல் தொலைவிற்குப் போக்குவரத்துக்குச் சாதகமான நிலைகளுள்ளன. கடலில் செல்லும் பெருங் கப்பல்கள், ஆற்று முகவாயிலிருந்து ஆயிரம் மைல்கட்கப்பாலுள்ள மனுவோஸ் நகரைக் காலந்தவருது அடைகின்றன. இத் துணையாறுகளில்

பெரும்பாலானவற்றில் அருவிகளும் துள்ளல்களும் இடையிடையே இருப்பதால், போக்குவரத்துக்குப் பெருந் தடைகளைக் கொண்டுள்ளன. அமேஸான் ஆறு பாயும் பிரதேசங்களின் குறைந்த குடித்தொகையாலும், அவற்றில் விளையும் பொருள்களின் குறைந்த அளவாலும் அமேஸான் ஆற்றுப் போக்குவரத்தின் சிறப்பு மங்கியுள்ளது. மற்றும் போக்குவரத்துக்குப் பயன்படும் அதன் படுகைப் பகுதிகளில் விளையும் பொருள்கள் யாவும் ஏறக்குறைய ஒரே மாதிரியானவை. இதன் முக்கிய வாணிபச் சரக்கு ரப்பர் ஆகும். அமேஸான் வடிநிலத்திற்கு அப்பாலுள்ள உள்நாட்டு நீர்வழியே மிகவும் முக்கியத்துவம் வாய்ந்தது; வருங்காலத்தில் சிறந்த பயனளிக்கக்கூடியது. இப் புனல் வழி, பராகுவே (Paraguay) ஆற்றின் மேற்பகுதியிலும், பரானு (Parana) ஆற்றின் கீழ்ப்பகுதியிலும் வடக்கிருந்து தெற்காகச் செல்கிறது. இவ் வழி பராகுவே ஆற்றின் தோற்றுவாயிலிருந்து அறுபடாது தொடர்ச்சியாகவுள்ளது. மேலும், இது மிஸிஸிபி ஆற்றைப் போன்றே வெப்பமிக்க, மிதவெப்பப் பிரதேசங்களை நேரடியாக இணைக்கிறது.

பொதுவாக, மக்களடர்த்தி மிக்க பகுதிகள் மிகச்சிறந்த வகையில் இருப்புப்பாதை வசதிகளைப் பெற்றுள்ளன. சிற்சில இருப்புப் பாதைகள் அடுத்துள்ள நாடுகளிடையே தொடர்பேற்படுவதைச் சாத்தியமாக்கியுள்ளன. கடந்த சில ஆண்டுகளாகச் சாலைகளின் முன்னேற்றத்தில் அதிகக் கவனம் செலுத்தப்பெறுகிறது. இதன் வழி அமைக்கப்பெற்ற பான்-அமெரிக்கன் நெடுஞ்சாலைத் திட்டம் (Pan-American Highway) மத்திய அமெரிக்காவிலும் தென் அமெரிக்காவிலும் உள்ள பல நாடுகளையும் அழகிய மோட்டார்ப் பாதைகளின்மூலம் இணைக்கும் வண்ணம் வகுக்கப்பெற்றிருக்கிறது. ஆயினும், பெரும் பொருட்செலவில் நடக்கவிருக்கும் இச் சாதனை இன்னும் முற்றுப்பெறவில்லை; அது நிறைவேறின், கண்டம் முழுவதும் கலாசார, வர்த்தகத் தொடர்புகளில் மிகுந்த பயனை அளிக்குமென்பதில் சிறிதும் ஐயமில்லை.

1937-லிருந்து 1956 வரையுள்ள இருபதாண்டுக் காலத்தில் குடித்தொகை 50%-க்கும் அதிகமாகப் பெருகிற்று. (இதற்கெதிராகக் குடிப்பெருக்கம் ஐரோப்பாவில் 10% ஆகவும், வட அமெரிக்காவிலும் மத்திய அமெரிக்காவிலும் 36% ஆகவும் இருந்தது) எனினும், ஆர்ஜென்டீனாவின் பாம்பாஸ் பிரதேசம், பிரேஸிலில் காப்பி விளையும் நிலங்கள் போன்ற சில பகுதிகளைத் தவிர மற்றவற்றில் குடித்தொகை இன்னும் மிகக் குறைவாகவே உள்ளது. (1956ஆம் ஆண்டுக் குடித்தொகை மதிப்பீடு 127 மி.)

இம் மதிப்பீட்டைக்கொண்டு கணக்கிட்டால், 7 மி. சதுர மைல்கட்குச் சற்றுக் குறைவான பரப்புக்கொண்ட இக் கண்டத்தின் மக்களடர்த்தி 1 சதுர மைலுக்கு 18 ஆகிறது. தூய வெள்ளை இனப் பரம்பரையைச் சார்ந்தோர் மொத்தத்தில் $\frac{4}{10}$ பங்கினராகவும், நீக்ரோக்கள் $\frac{1}{10}$ பங்கினராகவும், எஞ்சியோர் பூர்வீக இந்தியக்குடிகளாகவோ, கலப்பினத்தவராகவோ இருக்கின்றனர். பிரேஸில் நாட்டிலுள்ள வெள்ளையர் போர்த்துகல் நாட்டினர்; ஆதலால், இங்குப் போர்த்துகீசிய மொழியே ஆட்சி மொழியாக வழங்கிவருகிறது. ஆனால், கியானா (Guiana) தவிர மற்றை நாடுகளிலுள்ள வெள்ளையர் யாவரும் ஸ்பெய்ன் நாட்டிலிருந்து வந்தவராதலால், அவற்றிலெல்லாம் ஸ்பானிய மொழியே ஆட்சி மொழியாக இருக்கிறது.

1939ஆம் ஆண்டுவரை லத்தீன் அமெரிக்கா செய்தொழிற் பொருள்களுக்குப் பிற நாடுகளையே நம்பிவந்தது. ஆனால், 2ஆம் உலகப் போரின் விளைவாக அவற்றின் அளிப்பு முழுதும் நின்று போயிற்று. இதன் இறுதிப் பயனாக உள்நாட்டில் தொழில்கள் முன்னேற வாய்ப்பேற்பட்டது; அவை வளரவும் செய்தன. முன்பிருந்ததைவிட மேலும் தன்னிறைவு பெற்ற பொருளாதாரத்தை உருவாக்கும் பொருட்டுப் பல்வேறு வகை சார்ந்த விவசாயப் பொருள்களும் உற்பத்தி செய்யப்பெற்றன. இத்தகைய உள்நாட்டுத் தொழிற் பெருக்கம் வெளிநாடுகளின் மூலதனத்திற்கு ஒரு பேரிடியாக அமைந்தது. 1949ஆம் ஆண்டிற்குள் பிரிட்டனின் மூலதனம் (இதன் மதிப்புச் சுமாராக £ 600 மி.) பத்து ஆண்டுகளுக்கு முன்பிருந்த அளவில் பாதியாகக் குறைந்ததுடன், பிரிட்டனோடு நடந்துவந்த வாணிபமும் குன்றிவிட்டது. இதற்கு மாறாக, அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள், கனடா ஆகியவற்றுடன் போருக்கு முன்பிருந்ததைவிட வாணிப உறவு மிகுதியாகப் பெருகிற்று. ஜெர்மனியோடு கொண்டிருந்த வாணிப உறவு மீண்டும் ஏற்பட்டது என்பது ஈண்டுக் குறிப்பிடத்தக்க மற்றோர் அமிசம் ஆகும். லத்தீன் அமெரிக்காவோடு போர்க்காலத்துக்கு முன்பு தான் வைத்துக்கொண்டிருந்த வாணிபத்தின் அளவை எட்டிப்பிடிப்பதற்கு இதுபோழ்து ஜெர்மனி முயன்றுவருகிறது; முயற்சியில் ஓரளவுக்கு வெற்றியும் பெற்றுள்ளது.

பிரேஸில்

இது ஒரு சமஷ்டிக் குடியரசு. இதன் பரப்பு 3·3 மில்லியன் சதுர மைல்களாகும். இந்த அளவு மற்றத் தென்னமெரிக்க மாகாணங்கள், நிலப்பரப்புகள் (territories) ஆகிய எல்லா

வற்றின் மொத்தப் பரப்பிற்கு ஏறக்குறையச் சமம். ஈக்வடார் (Ecuadar), சிலி (Choile) ஆகியவற்றைத் தவிர மற்றெல்லா நாடு களின் எல்லைகளையும் இந் நாட்டின் எல்லை தொட்டுக்கொண்டிருக் கிறது. இதன் அட்லாண்டிக் கரையின் நீளம் சுமார் 5,000 மைல் கள். இது உலகிலேயே நான்காவது பெரிய நாடு. சோவியத் ருஷ்யா, சீனு, கனடா முதலியவை இதன் பரப்பை விஞ்சும் முதல் மூன்று நாடுகளாகும். இந் நாட்டின் பரப்பில் சுமார் 60%க்கும் அதிசமான அளவு நிலம் (2 மி. சதுரமைல்) முல்லைநிலம்; 20%க்கும் மேற்பட்ட அளவில் கட்டடங்களுள்ள நிலம் அல்லது தரிசு நிலம் ($\frac{2}{3}$ மி. சதுர மைல்கள்); $2\frac{1}{4}$% மட்டுமே பயிரிடக்கூடியதாக [இந்த அளவு உருகுவேயின் (Uruguay) பரப்பிற்குச் சமம்] இருக்கிறது. மொத்தப் பரப்பில் $12\frac{1}{2}$% அளவுடைய [415 000 சதுர மைல்கள்; பொலிவியா (Bolivia) நாட்டைக் காட்டிலும் அதிகப் பரப்புடையது] நிலப்பகுதி நிரந்தர மேய்ச்சல் நிலமாக இருந்து பயனளித்துவருகிறது. எஞ்சியிருக்கும் 4% (132,000 சதுர மைல்கள்—இந்த அளவு பிரிட்டிஷ் தீவுகளைக் காட்டிலும் பெரியது) தற்போது பயன்பாட்டின்கீழ் இல்லை; எனினும், உள்ளார்ந்த வளமிக்கது என்பது கருத்து. நாட்டின் வடக்கே அமேஸான் வடிநிலத்துள் அடங்கும் அகன்ற சமவெளிகளுள்ளன. இவற்றில் மக்களடர்த்தி குறைவு. பூமத்தியரேகை இப் பகுதியின் குறுக்கே ஓடுகிறது. ஆகவே, அடர்ந்த சதுப்பான அயனமண்டல மழைக் காடுகள் இங்குச் செழித்து வளர்ந்துள்ளன. தெற்கு நோக்கிச் செல்கையில் நிலப்பரம்புக் கடல் மட்டத்திலிருந்து 1,000—3,000 அடிக்கு உட்பட்ட உயரங்கொண்ட மத்தியமேட்டு நிலமாக (கேம்போஸ்—campos) உயர்கிறது. சவானு தாவர வகையைக்கொண்ட இப் பிரதேசம் நாட்டின் மொத்தப் பரப்பில் $\frac{1}{4}$ பங்கை அடைக்கிறது. இங்கும் குடித்தொகை குறைவு. ஏனெனில், கிழக்கிலுள்ள கடற்கரைத் தொடர்கள் அட்லான்டிக் பெருங்கடலிலிருந்து ஈரப்பசையை மிகுந்த அளவில் தாங்கிவரும் காற்றுகளைத் தடுத்து மேற்குப் பகுதிகளுக்குச் சொற்ப மழை யையே அளிக்கின்றன. மேற்கூறிய பீடபூமி இன்னும் தெற்கே மலைகளாக ஓங்கி நிற்கிறது. நேரடியாகக் கடற்கரைமீதே முட்டு மளவிற்குக் கரை நெருங்கியுள்ள இம் மலைகள் 9,000 அடிக்கு மேற்பட்ட உச்ச உயரத்தைக்கொண்ட சிகரங்கள் வாய்ந்தவை யாய்த் திகழ்கின்றன. இப் பகுதியை மகரரேகை கடக்கிறது. நாட்டின் பொருளாதார, அரசியல் வாழ்வு நடைபெறும் பிரதே சத்தின் மையமென இம் மூன்றும் பகுதியைக் கருதலாம். குடியர சின் மொத்தப் பரப்பில் ஏறக்குறைய $\frac{1}{7}$ பங்குப் பரப்பையே கொண்ட இப் பகுதியில் பிரேஸில் முழுவதிலும் வாழும் 60 மில்லி

யன் குடிமக்களில் (1956ஆம் வருடத்துக் குடித்தொகை) பாதிக்கு மேற்பட்டோர் வசிக்கின்றனர். மற்றோருள் பெரும்பாலார் வடக்கிலும் தெற்கிலுமுள்ள கடற்கரைப் பிரதேசங்களில் சிதறிப் பரவியுள்ளனர். அரசியல் அடிப்படையில் பிரேஸில் இருபது மாகாணங்களும், சமஷ்டி அரசைச் சார்ந்த 5 பிரதேசங்களும், தலைநகரான ரியோடி ஜெனீரோ (Rio de Janeiro) அமைந்துள்ள சமஷ்டி மாவட்டமும் அடங்கிய 5 பிராந்தியங்களாகப் பிரிக்கப் பெற்றுள்ளன.

தென்னமெரிக்காவில் பிரேஸில் நாடு செய்தொழிற் பொருள்களையும் விவசாயப் பொருள்களையும் உற்பத்தி செய்தளிக்கும் நாடாகப் புகழ்கொண்டுள்ளது. இவற்றுள் வேளாண் தொழிற் பொருள்களுக்கே முக்கியத்துவம் அதிகம். பிரேஸில் மக்கள் தம்முடைய உழைப்பை இத் துறையிலேயே செலுத்திவருகின்றனர். ஏனெனில், இத் துறையில் மக்கள் அதிக எண்ணிக்கையில் ஈடுபட வாய்ப்பிருக்கிறது. மேலும், செய்தொழில்கள் நேர்பட இயங்குவதற்கு இன்றியமையாத மூலப்பொருள்களில் பெரும்பாலானவை இத் தொழிலிலிருந்தே கிடைக்கின்றன. இவ்வாறு வேளாண் பொருள்கள் உயர்ந்த வகையில் தன்னிறைவுற்ற பொருளாதாரத்தை நிறுவி அதைப் பாதுகாக்கப் பெரிதும் துணையாக நிற்கின்றன. தொழில் துறையில் உழைப்பாளிகளின் தேவை பெருகிவருவதன் காரணமாகப் பணியாள்கள் விவசாயத்தைப் புறக்கணித்து நாட்டுப்புறத்தைத் துறந்து நகரங்களுட் புகுந்து வருகின்றபோதிலும், நாட்டுப்புறங்களின் நிலவளனை மக்களுக்கு நினைவுறுத்தி அவர்களை அவற்றின்பால் ஈர்க்கும் ஓர் இயக்கம் இன்று பிரேஸிலில் நடைபெற்றுவருகிறது. நாட்டுப்புறம் நோக்கித் திரும்ப விழைவோர்க்கு அரசாங்கம் ஊக்கங்காட்டி வருகிறது.

இந் நாட்டில் விளையும் பயிர்களுள் காப்பியே முதன்மையானது. நாட்டின் தென்கிழக்குப் பகுதியில் காணப்பெறும் டெர்ரா ரோஸா (terra roxa) எனப்பெறும் செம்மண், காப்பி விளைச்சலுக்கு மிகவும் ஏற்றது. ஆகவே, இத் தென்கிழக்குப் பகுதி காப்பி உற்பத்தியாகும் பகுதியாகச் சிறந்துள்ளது. இதன் உற்பத்தியில் பிரேஸிலை விஞ்சுவதற்கு எந்நாட்டாலும் இயலாது. இத்துணைச் சிறப்பெய்தியிருப்பினும், இத் தொழிலில் ஒரு சிக்கல் இருந்துதான் வருகிறது. ஏராளமான உற்பத்தியின்மூலம் காப்பிக்கு உள்ள விலை குறைந்துபோகாது காக்கும் வகையில் காப்பியின் அளிப்பை ஒரு வரம்பிற்கு உட்படுத்துவதே அச் சிக்கலாகும். 1930–40ஆம் ஆண்டுகட்குட்பட்ட காலத்தில் உபரி

யான காப்பி முழுவதையும் எரித்துவிடுவது என்னும் புரட்சிகர மான கொள்கையின் விளைவாக 77 மில்லியன் காப்பி மூட்டைகள் (ஏறக்குறைய 5 மில்லியன் டன்கள்; ஒரு மூட்டை அளவுடைய பிரேஸிலியக் காப்பியின் எடை 60 கிலோ. ஆகவே, 17 மூட்டை களின் எடை ஒரு டன் எடையைவிடச் சற்று அதிகம்) அழிக்கப் பட்டன. உலகப் போருக்குப் பிற்பட்ட ஆண்டுகளிற்றான் நடுநிலை ஏறக்குறைய எய்தப்பெற்றது. ஆனால், காப்பி உற்பத்தியைப் பொறுத்தவரையில் முன்பு குறிக்கப்பெற்ற அனுபவம் மறுமுறை யும் எழாதவாறு தடுக்கும் பொருட்டுப் பலவகையான கட்டுப்பாடு கள் இன்னும் விதிக்கப்பட்டுவருகின்றன. 1956-ல் பிரேஸிலின் காப்பித் தோட்டங்கள் 8¾ மில்லியன் ஏக்கர்ப் பரப்பிலிருந்து 1 மி. டன்களுக்கும் மேற்பட்ட காப்பியை உற்பத்தி செய்தன. நாட்டின் ஏற்றுமதியில் காப்பியின் மதிப்பு ஒன்றுமட்டுமே சுமார் 70 சதவீதமாக இருந்துவந்தது. தற்போது இந் நாட்டில் ஆண்டு தோறும் கிடைத்துவரும் காப்பியின் சராசரி அளவு 1 மில்லியன் டன்களுக்கும் மேலாகும். தென்கிழக்குப் பகுதியில் காப்பி பயிராகும் பரப்பு எத்துணையோ அத்துணைப் பரப்பில் மக்காச் சோளம் விளைகின்றது. மக்காச்சோளத்தை உற்பத்தி செய்யும் உலக நாடுகளிடையே முக்கியத் தானம் வகிக்கும் பிரேஸிலின் பெரும்பாலான பாகங்களில் இப் பயிர் மிகவும் முக்கியமான உணவுப் பொருளாக இருந்துவருகிறது. 1956-ல் இதன் மொத்த உற்பத்தி 7·6 மி. டன்கள். இவ்வுற்பத்தி 15 மி. ஏக்கரிலிருந்து கிட்டியது.

காப்பி பயிரிடலில் திடீர் இறக்கம் ஏற்பட்ட ஆண்டான 1930-ல் பிரேஸிலின் வடகிழக்குப் பகுதியினது விரிவில் வெகு காலத்திற்கு முன்பே துவக்கப்பெற்ற பருத்தியுற்பத்தியில் அதிகச் சிரத்தை காட்டப்பெற்றது. இப் பாகத்தில் பருத்தி உற்பத்தி மிக விரைவாகப் பெருகி 1956-ல் பிரேஸிலின் மொத்த உற்பத்தி யான 400,000 டன்களில் பாதிக்கு மேற்பட்ட அளவைக் கொடுத்தது. இது மொத்தமாக 6·5 மி. ஏக்கரில் விளைந்தது. ஏற்றுமதி வர்த்தகத்தில் இரண்டாவதாக வைத்து எண்ணப் பெறும் நிலையைக் கச்சாப் பருத்தி எய்தியுள்ளது. இதன் மதிப்பு மொத்தத்தில் 16% ஆகும். மேற்கூறிய மூன்று பயிர்களுடன் நெல் (6 மி. ஏக்கரிலிருந்து 4 மி. டன்), பீன்ஸ் (6 மி. ஏக்கர்), கஸாவா (2·9 மி. ஏக்கர்), கரும்பு (2·8 மி. ஏக்கர்), கோதுமை (2·3 மி. ஏக்கர்) ஆகிய பயிர்களின் விளைச்சல் குறிப்பிடத்தக்க அளவு நிலப்பரப்பில் நடைபெற்றுவருகிறது. சிற்றளவில்உற்பத்தி யாகும் மற்றைப் பொருள்களில் கோக்கோ, உருளைக்கிழங்கு,

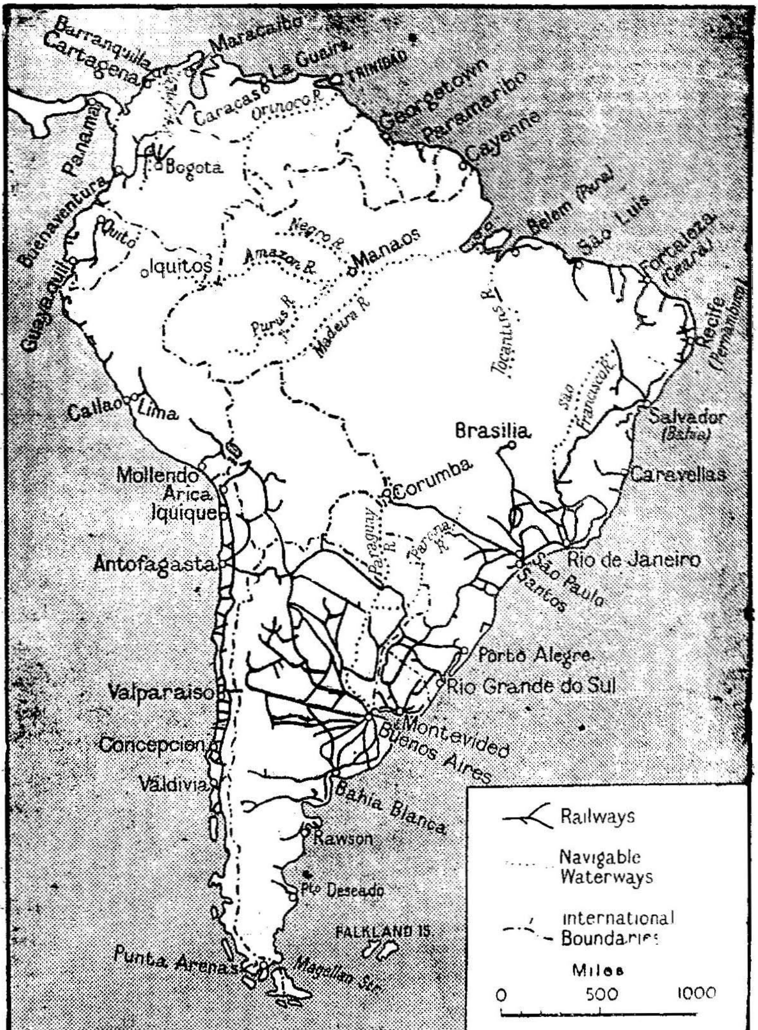
புகையிலை, வேர்க்கடலை, கனிவகைகள் ஆகியவை அடங்கும். இவற்றில் பெரும்பாலானவை உள்நாட்டுத் தேவைகளைப் பூர்த்தி யாக்குவதற்கென்றே பயிராக்கப்பெறுகின்றன. கிழக்குக் கடற் கரையை ஒட்டியவாறுள்ள நிலப்பரப்பில் செழித்து வளரும் கோக்கோ, ஏற்றுமதிப் பொருள்களின் பட்டியலில் மூன்றுவது இடத்தை (மொத்தத்தில் 4½%) ஏற்கிறது. இப் பயிரின் உற்பத்தி பிரேஸில் கானாவிற்கு (Ghana) அடுத்த இடத்தைப் பெறுகிறது. 1956-ல் பிரேஸிலில் 900,000 ஏக்கரிலிருந்து உற்பத்தியான கோக்கோவின் அளவு 165,000 டன்களாக இருந்தபோது, கானாவில் 1·6 மி. ஏக்கர் பரப்பிலிருந்து 261,000 டன் கோக்கோ உற்பத்தியாயிற்று. ஏற்றுமதியாகும் அளவிற்குப் புகையிலை (1½%), ஸிஸால் (1%) நெல், கரும்பு, கனிவகைகள் ஆகியவற்றில் உபரி கிடைக்கிறது. இரண்டாம் உலகப் போரின் விளைவாகக் கோதுமை உற்பத்தி வெகுவாகப் பெருகியுள்ளது. எனினும், பிரேஸிலின் கோதுமைத் தேவை உள்நாட்டு உற்பத்தியின் மூலம் நிறைவுசெய்யப்பெறுவதில்லை. ஆகவே, பிரேஸிலின் இறக்குமதிச் சரக்குகளில் கோதுமையும் கோதுமை மாவும் தலையாய இடத்தைக் கொண்டுள்ளன.

பிரேஸிலின் தெற்குக் கோடியில் உருகுவேயின் புற்றரைகளை ஒட்டினாற்போலுள்ள பிரதேசத்தில் கோவலர் தொழிலுக்குச் சிறப்பு அதிகம். இப் பிரதேசத்தைத் தவிர, நாட்டின் தென்கிழக்கு, வடகிழக்கு மாநிலங்களிலும், மற்றும் மத்தியப் பீடபூமிகளின் புற்றரைகளிலும் (campos) கால்நடை மந்தைகள் செறிந்துள்ளன. மத்தியப் பீடபூமியிலுள்ள காம்போஸ் புல்வெளிகள் கால்நடைகளை வளர்க்கும் முக்கியப் பகுதிகளாக விளங்குகின்றன. இவற்றைக் கொழுக்கவைக்கும் வேலை பிரேஸிலின் கடலோர மாநிலங்களில் நடைபெறுவதால், மத்தியப் பீடபூமியில் வளர்க்கப்பெற்ற ஆடுகள் அப்பகுதிகட்கு அனுப்பப்பெறுகின்றன. பிரேஸிலில் 66 மி. கால்நடைகளும், 40 மி. பன்றிகளும், 18 மி. ஆடுகளும், 10 மி. வெள்ளாடுகளும், 7½ மி. குதிரைகளும் வளர்கின்றன. இந்தியா, அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள், சோவியத் ருஷ்யா ஆகியவைதாம் பிரேஸிலைவிட அதிக எண்ணிக்கையுடைய கால்நடை மந்தைகளைக் கொண்டுள்ளன. பேரளவு கொண்ட இச் செல்வங்கள் உள்நாட்டு நுகர்வுக்கென இறைச்சியையும் பால் பண்ணைப் பொருள்களையும் அளிப்பதோடன்றி, பக்குவப்படுத்தப் பெற்றுப் பெட்டிகளில் அடைக்கப்பட்ட இறைச்சி, தோல் வகைகள் ஆகியவற்றின் ஏற்றுமதிக்கும் காரணமாக அமைகின்றன. ஆனால், இவற்றின் ஏற்றுமதி குறைந்துவருகிறது.

நாட்டின் தென்கோடியிலிருக்கும் ஆட்டுப் பண்ணைகளிலிருந்து கிடைக்கும் உரோமம் பெரும்பாலும் பிரேஸிலின் நெசவாலைகட்குச் செல்லுகின்றது.

வியாபாரச் சிறப்பு வாய்ந்த வனங்கள் பிரேஸிலில் ஏராளம். எனினும், இவை முன்னேற்றத்தில் பின்தங்கிக் கிடக்கின்றன. அமெஸானியாவைப் பொறுத்தவரையில் இக் கூற்று முற்றிலும் பொருந்தும். இக் காடுகளில் வெட்டியெடுக்கப்படும் மரம் ஓரளவுக்கு அமேஸான் ஆறு வழியே மிதக்கவிடப்பட்டு அதன் முகவாய்வரையில் கடத்தப்பெறுகிறது. எனினும், மரத்தின் அளிப்பில் பெரும்பகுதி பராஞ ஆற்றுக் கரைகளில் எழுந்துள்ள பைன் மரக்காடுகளிலிருந்து கிடைக்கிறது. அமேஸான் பாயும் பிரதேசத்தில் ரப்பருக்கு முக்கியத்துவமுண்டு. மலாயா, இந்தோனீசியா ஆகியவற்றிலெல்லாம் ரப்பர்த் தோட்டங்கள் அமைக்கப்பெற்று வள்ர்ச்சியுறும் வகையில் உலகில் இதன்உற்பத்தியில் பிரேஸில் நாடே தலைசிறந்த இடத்தை வகித்துவந்தது. ரப்பர் குறைந்த அளவிலேயே ஈங்கிருந்து ஏற்றுமதியாகிறது. இசைத்தட்டுகள் செய்ய உதவும் கார்நௌபா மெழுகு (car nau-ba wax), தாவர எண்ணெய்கள் (இவற்றின்உற்பத்தியில் அமேஸான் பள்ளத்தாக்கு உலகிலேயே சிறந்தது), எர்பா மேடே தேயிலை (Yerba mate), பிரேஸில் பருப்பு, பலாட்டா பசை (balata gum), பாம்புகளின் தோல், ஸிஸால் (sisal) இழை ஆகியவை அமேஸான் காடுகளிலிருந்து கிடைக்கும் மற்றைப் பொருள்களாகும். டுங் (tung) மரங்கள் எழுந்துள்ள தோட்டங்கள் வியாபாரத் துறையில் முக்கியத்துவம் பெருமளவிற்கு உற்பத்தியைப் பெருக்கியுள்ளன.

இந் நாட்டின் பலவகைத் தாதுப் பொருள் வைப்புகள் உள்ளன. இவற்றில் சில மிகப் பெரிய பரப்பு உடையவை. ஆனால், இவை குறைந்த அளவிலேயே பயன்படுத்தப்பெற்றுவருகின்றன. நற்றரம் வாய்ந்த இரும்பு தென்கிழக்குப் பகுதியில் தரைப்பரப்பிலேயே கிடைக்கிறது. 1956-ல் 4 மி. டன் இரும்பு வெட்டியெடுக்கப்பட்டது. பிரேஸிலில் இருக்கின்ற இரும்பு இருப்புகள் உலகின் மொத்தத்தில் சுமார் ¼ பங்குடையவை. சுமாரான தரமுடைய நிலக்கரி ஆண்டிற்குச் சராசரியாக 2 மி. டன் அளவில் மிகத் தெற்கே உள்ள மாநிலங்களில் அகழ்ந்தெடுக்கப்படுகிறது. இரண்டாந்தர முக்கியத்துவம் வாய்ந்தவையாக எண்ணப்பெறும் தங்கம், மாங்கனீசு, பாக்ஸைட்டு, மைக்கா, வைரம் முதலியவையும் தென்கிழக்குப் பகுதியிலேயே கிடை



தென் அமெரிக்கா : முதன்மையான இருப்புப்பாதைகளும் கப்பலோட்டத்தக்க நீர்வழிகளும்.

கின்றன. நாட்டின் வடபாகத்தில் மண்ணெண்ணெய் கிடைப்பதாக அறியப்பெற்றுள்ளது. ஆனால், இதன் இருப்புக் குறைவு.

பொறியியல் துறையோடு சம்பந்தப்பட்ட பொருள்களைத் தவிர மற்றெல்லா வகையான ஆக்கத் தொழிற் பொருள்களைப் பொறுத்தும் உள்ளூர்த் தொழில்களே நாட்டின் தேவைகளைப் பெரும்பாலும் நிறைவு செய்துவிடுகின்றன. பிரேஸில் இரண்டாம் உலகப்போருக்கு முற்பட்ட காலத்திலேயே தென் அமெரிக்கக் கண்டத்திலேயே தொழில்துறையில் தலைசிறந்து விளங்கிவந்தது. நாட்டுக்குத் தேவையான பொருள்களை அளிப்பதில் போட்டியிட்ட அயல் நாடுகள் உலகப் போர் நடந்த ஆண்டுகளில் போட்டியிடாதொழிந்தன. போட்டியின் மறைவு பிரேஸிலின் தொழில்களுடைய உறுதிக்கும் பெருக்கத்திற்கும் பேரளவில் வழி வகுத்தது. இன்று பிரேஸிலின் தொழில்களில் உணவுப் பதார்த்தங்களைப் பதப்படுத்தும் தொழில்களும், பருத்தி, கம்பள நெசவுத் தொழில்களுமே செழித்தோங்கிவருகின்றன. நாட்டின் பருத்தியாலைகள் ஆடைகளை நெய்து குவித்து அவற்றை மிகுதியாக ஏற்றுமதி செய்துவருகின்றன. தொழில் துறையில் ஏற்பட்ட வளர்ச்சி நெசவுத்தொழிலோடு மட்டும் நிற்கவில்லை. நாட்டின்கண் இருக்கும் எஃகு உருக்காலைகளும் ரப்பர்த் தொழிற்சாலைகளும் வளர்ந்தன. நீர் மின்னாற்றலைப் பெறுவதற்கான முயற்சிகளும் மேற்கொள்ளப்பெற்றுவருகின்றன. 1956ஆம் ஆண்டு பிரேஸில் நாடு 11,000 கிலோவாட் மணி மின்னாற்றலைத் தன் தொழிற்கூடங்களிலும் இல்லங்களிலும் பயன்படுத்தியது.

பிரேஸிலின் பல பிரதேசங்கள் போக்குவரத்து வசதிகள் நன்கு அமையப்பெறாது இருத்தலின்மூலமே பின்தங்கிக் கிடக்கின்றன. ஆனால், இத்தகைய பிரதேசங்கள் உள்ளார்ந்த வளம் மிக்கவையாக இருக்கின்றன. மக்களடர்த்தி மிக்க தென்கிழக்கு, தெற்குப் பகுதிகளும், பெர்னம்புகோ (Pernambuco) நகரைச் சுற்றியுள்ள வடகிழக்குப் பகுதியுமே செம்மையான இருப்புப் பாதை வசதிகள் அமைந்தவை. இப் பகுதிகளில் ஓடும் இருப்புப் பாதைத் தொடர்களின் மொத்த நீளம் சற்றேறக்குறைய 23,000 மைல்கள். நாட்டின் மற்றக் கடற்கரைப் பகுதிகளிலும் இருப்புப்பாதைகள் அமைந்துள்ளவெனினும், அவை ஆங்காங்கே துண்டுதுண்டாகத் தனித்துக் கிடக்கின்றன. நாட்டின் மத்திய பாகம் புகைவண்டித் தொடர்களே இல்லாது வெறிச்சென்று கிடக்கிறது. இம் மத்தியப் பீடபூமி பரப்பிற் பெரியது. இதன் நிலப்பாங்கு விரிவான புகைவண்டித் தொடர் அமைப்பிற்கு இடையூறாக இருக்கிறது. ஆகவே, இத்தகைய ஒதுங்கிய பகுதிகளை

மோசமான நிலையிலிருந்து மீட்பதற்காக இவற்றை நோக்கி நெடுஞ்சாலைகள் இடும் திட்டங்கள் மேற்கொள்ளப்பெற்றுவருகின்றன. இத் துறையில் விரைவான முன்னேற்றம் நிகழ்ந்துவருகிறது. ஆயினும், இத் திட்டம் முழுவதையும் செவ்வனே நிறைவேற்ற மிக நீண்ட காலமாகும். தற்போது பிரேஸில் இருக்கும் சாலைகளில் (29,000 மைல்கள்) பெரும்பாலானவை நல்ல சாலைகள் அல்ல. இவ்வாறு நிலப்போக்குவரத்தைப் பொறுத்த வரையில் பிரேஸிலின் நிலை திருப்திகரமாக இல்லை. ஆகவே, கடற்கரையையொட்டிய கப்பற் போக்குவரத்துக்கு முக்கியத்துவம் ஏற்பட்டுள்ளதில் வியப்பில்லை. இதன் அளவும் சீராகப் பெருகி வருகிறது. நாட்டினகத்தே பாயும் பேராறுகளின் மீதும் கப்பல் போக்குவரத்து (22,000 மைல்கள்) ஒழுங்காக நடைபெற்றுவருகிறது. ஆனால், இவற்றில் ஒரு குறைபாடு இருக்கிறது. குடித் தொகை மிகுந்த முக்கியத் தலங்களெல்லாம் இவற்றின்மூலம் அதிகப் பயன் பெறுவதில்லை. மற்றைத் தென் அமெரிக்க நாடுகளில் ஏற்பட்டுள்ளது போன்று விமானப் போக்குவரத்துத் துறை வளர்ச்சியடைந்துள்ளது.

இனி, எந்தெந்த நாடுகளைச் சார்ந்த மக்களினங்களெல்லாம் பிரேஸிலில் வாழ்கின்றன என்பதைக் காண்போம். போர்ச்சுகல், இத்தாலி, ஸ்பெய்ன் ஆகிய நாடுகளிலிருந்து பிரேஸிலில் பலர் குடியேறியுள்ளனர். தெற்கு உயர்நிலங்களில் ஜெர்மானியர்கள் பேரளவில் வாழ்கின்றனர். மொத்தத்தில் பிரேஸிலின் மக்களில் ½ பங்கிற்கும் மேற்பட்டோர் வெள்ளையர். வெகு காலமாகத் தலைநகராக விளங்கிவந்ததும், முதன்மையான துறைமுகப் பட்டினமாக இருப்பதுமான ரியோடி ஜெனீரோ [ஆனால், இன்று பிரேஸிலின் தலைநகரம் இதுவன்று; கோயாஸ் (Goias) என்னும் மாநிலத்திலுள்ள பிரேஸீலியா (Brazilia) என்னும் உள் நாட்டு நகரமே பிரேஸிலின் தலைநகரம்; 1956—ல் விதிக்கப்பட்ட ஒரு சட்டத்தில் 1960ஆம் ஆண்டிற்குள் பிரேஸிலின் ஆட்சிப்பீடம் ரியோடி ஜெனீரோவிலிருந்து பிரேஸிலியாவிற்கு மாற்றப்பட்டேயாகவேண்டுமெனக் கண்டிருந்தது] மிக அழகிய துறைமுகம் வாய்ந்தது. பிரேஸிலிலேயே மிகப்பெரிய நகரமெனப் பல்லாண்டுகளாகக் கருதப்பெற்ற இந் நகரத்தைச் சாவ் பாலோ நகரம் இன்று அளவில் விஞ்சிவிட்டது. கோயாஸ் (Goias) மாநிலத்தை ஒட்டியுள்ள சாவ் பாலோ மாநிலத்தில் இருக்கும் சாவ் பாலோ மாநகரம் கடற்கரைப் பட்டினமன்று; உள்நாட்டு நகரமே. ஆனால், கடற்கரைக்கும் அதற்குமிடையேயுள்ள தொலைவு அதிகமில்லை. சுமார் 8,000 அடி உயரத்தில் அமைந்து கிடக்கும் இந் நகரம் காப்பித் தொழிலின் தலைசிறந்த வியாபாரத் தலமாகும்.

இந் நகரம் ஸான்டாஸ் (Santos) என்னும் துறைமுகத்தோடு இருப்புப்பாதை இணைப்புப் பெற்றுள்ளது. காப்பி ஏற்றுமதியில் ரியோடி ஜெனீரோவைவிட ஸான்டாஸ் நகரே முன்னணியில் நிற்கிறது. ஸால்வடார் (பாஹியா—Bahia), ரெஸிஃப் (Recife—இதற்குப் பெர்னம்புகோ என்னும் மற்றொரு பெயரும் உண்டு) ஆகிய இரண்டுமே கோக்கோ, கரும்பு, புகையிலை, பருத்தி ஆகியவற்றை உற்பத்தி செய்யும் வடகிழக்குப் பிரதேசத்தின் முக்கியக் கடல் துறைமுகங்களாகும். அமேஸானின் முகத்துவாரத்திலிருந்து உள்நாடு நோக்கி 1,000 மைல்கள் தொலைவிற் கிடக்கும் அவ்வாற்றின் பகுதியிலுள்ள மனுவோஸ்,பேலன்[இதற்குப் பாரா (Para) என்னும் மற்றொரு பெயரும் வழங்குகிறது] ஆகிய இரண்டும் அமேஸான் பிரதேசத்திற்குத் துறைமுகப் பட்டினங்களாக விளங்குகின்றன. தெற்கேயுள்ள மிதமண்டலப்பிரதேசத்திலிருக்கும் ரியோ க்ராண் டு ஸல் (Rio Grande do Sul), பெலோடாஸ் (Pelotas), போர்டோ அலிகேர் (Porto Alegre) முதலிய துறைமுகங்கள் அப் பிரதேசத்தின் பல வகையான கால்நடைப் பொருள்களின் வர்த்தகத்தில் ஈடுபட்டுள்ளன. ஆனால், இம் மூன்று துறைமுகங்களையும் குறைந்த அமிழும் ஆழமுடைய கப்பல்களே அணுக முடியும். ஏனென்றால், இவை அமைந்திருக்கக்கூடிய ஆழங் குறைந்த காயலின் தலைவாயிலில் எழுந்திருக்கும் ஒரு பெரிய மணல் திட்டுப் பெருங் கப்பல்களை வரவிடுவதில்லை. மேற்கூறிய துறைமுகங்களைத் தவிர நாட்டின் மற்றைப் பகுதிகளிலுள்ள துறைமுகங்களெல்லாம் வசதிகள் மிகக் குறைந்தவை.

க்ரூஸெய்ரோ (Cruzeiro) என வழங்கும் இந் நாட்டின் செலாவணியலகு சுமார் 4½ பென்ஸ் மதிப்பிற்குச் சமம். ஒரு ஸ்டெர்லிங் பவுன் என்பது 52·7 க்ரூஸெய்ரோ கொண்டது. நாட்டின் அதிகாரபூர்வமான வர்த்தகப் புள்ளிவிவரங்கள் இந் நாணயமாற்று விகிதத்தின்படியே அளிக்கப்பெறுகின்றன. ஆனால், இந் நாட்டில் நடைபெற்றுவரும் தடையற்ற வாணிபத்தில் ஒரு க்ரூஸெய்ரோ என்பது 1-லிருந்து 1¼ பென்ஸ் வரையுமான குறைந்த மதிப்புக் கொண்டதாக விளங்குகிறது. ஐக்கிய நாட்டு அவையால் ஆண்டுதோறும் வெளியிடப்பெறும் வர்த்தகப் புள்ளிவிவர ஆண்டு மலரில் கண்டுள்ள விவரங்களின்படி 1956-ல் பிரேஸிலில் இறக்குமதியான பொருள்களின் மதிப்பு க்ரூஸெய்ரோ அலகிலும் (23,224 மி. க்ரூஸெய்ரோ அல்லது £440 மி. நாட்டு ஏற்றுமதிச் சரக்குகளின் மதிப்பு அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டு டாலர்களிலும் (1,482 மி. க்ரூ அல்லது £529மி.)கொடுக்கப்பெற்றிருந்தது. பொறியியற் கருவிகளும், ஊர்திகளுமே பிரேஸிலின் முக்கியமான இறக்குமதிச் சரக்குகளாகும். முக்கியமான ஏற்று

மதியைப்பற்றி முன்பே குறிப்பிட்டுவிட்டோம். நாட்டின் இறக்குமதியில் சுமார் 30%ஐ அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளும், ஏறக்குறைய 10%ஐ வெனஸ்வெய்லாவும், சுமார் 7%ஐ ஜெர்மனியும் அளித்தன. ஏற்றுமதியில் பாதியை அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளும், ஏறக்குறைய 7%ஐ ஜெர்மனியும் (இந் நாடு பிரேஸிலின் இரண்டாவது பெரிய வாடிக்கை நாடு) ஏற்றுக்கொண்டன. இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பின்பு ஜெர்மனியை விஞ்சிய ஐக்கிய அரசு திரும்பவும் ஜெர்மனிக்குப் பின்தங்கிவிட்டது.

பிரேஸிலிலுள்ள முக்கிய நகரங்களின் குடித்தொகை
(1957ஆம் வருடத்திய மதிப்பீடு)

ஸாவ் பாலோ	3,150,000	ஃபோர்ட்டா லெஸா	280,000
ரியோ டி ஜெனீரோ	2,940,000	பேலம்	261,000
ரெஸிஃப்	7,04,000	ஸான்டாஸ்	254,000
ஸால்வடார்	533,000	குரிடியா	232,000
போர்ட்டோ அலிக்கேர்	513,000	நிடராய்	222,000
பெலோ ஹாரீஸான்டே	501,000	மஹைவோஸ்	90,000

(1950ஆம் ஆண்டு மக்கள் கணிப்புப்படி)

கியானுக்கள் (The Guianas)

தென் அமெரிக்காவின் முதன்மையான நிலப்பரப்பில் ஐரோப்பிய வல்லரசுகட்கு உரிமையாக இருந்துவரும் பகுதிகள் கியானுக்கள் மட்டுமேயாகும். இவை பிரிட்டிஷ், ஃபிரெஞ்சு, டச்சு கியானுக்கள் என்னும் மூன்றும். வட கடற்கரையின் ஒரு பாகத்தை ஒட்டினாற்போல் வரிசையாக அமைந்துள்ள இம் மூன்று பகுதிகளும் அமேஸான் வடிநிலத்தின் நீர்பிரி மேடுவரை உள்நாடு நோக்கிவிரிந்துள்ளன. இவற்றின்மீது பொதுவான கண்ணோட்டம் விடுத்தால், இவை ஒவ்வொன்றிலும் கடற்கரையையொட்டி ஒரு வளமான தாழ்நிலத் துண்டும், நாட்டின் உள்நிலப் பகுதியை அடைய வழிகளாக விளங்கும் ஒன்று அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்குகளும் அடங்கியிருப்பதை அறியலாகும். இவற்றின் உள்நிலப்பகுதிக்குக் கியானு உயர்நிலம் (Guiana Massif) என்பது பெயர். அடர்ந்த வனங்களடங்கிய இம் மேட்டு நிலம் முன்னேற்றமடையாதிருக்கிறது.

பிரிட்டிஷ் கியானு சுமார் 83,000 சதுர மைல் பரப்புடையது. ஏறக்குறைய கிரேட் பிரிட்டனின் அளவையொத்த பிரிட்டிஷ்

கியானு மற்ற இரு கியானுக்களின் மொத்தப் பரப்பிற்கு ஏறக் குறையச் சமம். தெற்கிலிருந்து வடக்காக இப் பரப்பின் நீளம் முழுவதிலும் ஓடும் ஆருன எஸ்ஸொக்வீபோ (The Essequibo) இந் நாட்டை இரு கூருக்கியுள்ளது. பிரிட்டிஷ் கியானுவின் பரப்பில் 77% (64,000 சதுர மைல்கள்) காடுகள் நிரம்பியும், 6-7 சதவீதப் பரப்பு (5,000 சதுர மைல்களுக்கும் அதிகம்) உழத்தகு நிலம் அல்லது மேய்ச்சல் நிலமாகவும் இருக்கிறது. மேலும், 8% பரப்பு (ஏறக்குறைய 8,000 ச. மைல்கள்) தற்சமயம் பயன்படுத்தப் பெருதிருப்பினும் பயனளிக்கத்தக்க நிலமாகவும், எஞ்சிய 8 அல்லது 9% (7,000 சதுர மைல்கள்) கட்டடங்களமைந்த நிலமாக வும் தரிசாகவும் இருக்கிறது. பிரிட்டிஷ் கியானுவின் விவசாயம் ஏறக்குறைய முழுவதுமே அதன் தாழ்நிலப் பரப்பில் நடைபெறு கிறது. பெரும்பாலும் கடல்மட்டத்திற்குக் கீழமைந்த இத் தாழ் நிலம் பிரிட்டிஷ் கியானுவின் 270 மைல் நீளக் கடற்கரைப் பகுதியையொட்டிச் சுமார் 30 மைல் அகலத்தைக்கொண்டு விளங்குகிறது. இத் தாழ்நிலத்திற்குப் பின்னுல் மற்றுமோர் உற் பத்தி மண்டலம் காணப்பெறுகிறது. 100 மைல் அகலம் கொண்ட இம் மண்டலம் பிரிட்டிஷ் கியானுவின் கனிப்பொருள், கான்படு பொருள் முதலியவற்றை அளிக்கும் கருவூலமாகத் திகழ்கிறது. எஞ்சிய பின்னிலப் பகுதி மலைகளடங்கியதாகவும், சவானு புல்வெளிகள் கொண்டதாகவும் அமைந்துள்ளது. தற்போது பிரிட்டிஷ் கியானுவுக்கு இப் பின்னிலப் பரப்பால் எத்தகைய பயனும் இல்லை.

இங்கு வழங்கிவரும் நாணயம் பிரிட்டிஷ் மேற்கிந்திய டாலர் (4 ஷில், 2 பென்ஸ்) ஆகும். 1956-ல் இறக்குமதியான பொருள் களின் மதிப்பும், ஏற்றுமதியின் மதிப்பும் முறையே 99·9மி. பிரி. மே. டாலர்களாகவும் (£20·8 மி.), 94·7 மி. பிரி. மே. டாலர் களாகவும்(£19·7மி.)இருந்தது. இறக்குமதிச் சரக்குகளில் உணவுப் பொருள்கள் மொத்த மதிப்பில் 20% மதிப்புடையவையாயும், செய்தொழிற் பொருள்களும் பொறிக்கருவிகளும் 60சதவீதமதிப் புடையனவாயுமிருந்தன. இதன் ஏற்றுமதி வர்த்தகத்தில் முக்கிய பங்கு பெறுபவை கரும்பும் (இது சுமார் 75,000 ஏக்கர் பரப்பில் விளைகிறது; உற்பத்தி ¼ மி. டன்களுக்கும் மேற்பட்ட பண்படாச் சர்க்கரை) பாக்ஸைட்டும் (இத் தாது அலுமினியம் தயாரிப்பதற் கென்று கனடாவுக்கு அனுப்பப்பெறுகிறது) ஆகும். 1956-ல் சர்க்கரை, ரம் (rum) ஆகிய இரு ஏற்றுமதிச் சரக்குகளின் மதிப்பு மொத்த மதிப்பில் 48% ஆகவும், பாக்ஸைட்டு 31% ஆகவும் இருந்தது. 150,000 ஏக்கர் பரப்பில் விளையும் நெல் உள்நாட்டு நுகர்வுக்கென்றே பயிராகிறது. ஆயினும், இதுவும்,பிரிட்டிஷ் கியா

னாவின் ஏற்றுமதி வர்த்தகத்தில் பங்கு பெற்றது. 1956-ல் ஏற்றுமதியாகிய நெல் மொத்த ஏற்றுமதியில் 10% ஆக இருந்தது.

முழுதும் உள்நாட்டு நுகர்வுக்கென்றே தென்னை மரங்கள் பயிராக்கப்பெறுகின்றன. இவை 32,000 ஏக்கர் பரப்பில் விளைகின்றன. தென்னை, நெல் ஆகிய இரண்டும் விளையும் பரப்பைக் காட்டிலும் குறைந்த பரப்பில் காப்பி, கொக்கோ, பழவகைகள் போன்றவை பயிராகின்றன. இந் நாட்டில் எழுந்துள்ள கால்நடைப் பண்ணைத் தொழில் மேலும் பெருகி வளர்வதற்கான தகுதியுடையது. ஏனெனில், தற்போதுள்ளதைவிட மேலும் விரிந்த பரப்பு வருங்காலத்தில் சிறந்த மேய்ச்சல் நிலமாக விளங்கக்கூடும். இருந்தபோதிலுங்கூடத் தற்சமயம் நாட்டின் பண்ணைத் தொழிலில் இருந்துவரும் கால்நடைகள் 200,000-க்கும் குறைவுதான். பிரிட்டிஷ் கியானாவின் அடவிகளில் பலாட்டா (balata) என்னும் பசை கிடைக்கிறது. இம் மரங்களில் ஒரு பகுதி, குறிப்பாக கிரீன் ஹார்ட் (greenheart) எனப்பெறும் மரவகை வெட்டிச் செப்பனிடப்பெறுகிறது. 1956-ல் மரவகைகள் மொத்தத்தில் 3% அளவில் ஏற்றுமதியாயின. தாதுப்பொருள்கள் இப் பொருள்களைக் காட்டிலும் மதிப்பில் மிகமிக உயர்ந்தவை. பாக்ஸைட் உலோகத்தின் முக்கியத்துவத்தைப்பற்றி முன்பே குறித்தோம். ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்குகளின் வண்டற் படிவுகளில் ஏற்பட்டுள்ள கனிப்பொருள் வைப்புகளிலிருந்து தங்கமும் வைரமும் எடுக்கப்பெறுகின்றன. இவற்றின் ஏற்றுமதியின் வாயிலாக பிரிட்டிஷ் கியானாவுக்கு 1956-ல் £ ¼ மி. கிடைத்தது.

பிரிட்டிஷ் கியானாவின் 500,000 மக்களில் (1956) ஏறக்குறைய அரைப் பங்கினர் கிழக்கிந்தியர்களாவர். நாட்டின் கரும்புத் தோட்டங்களில் பணிபுரிவதற்கென்று கூலிக்கு அமர்த்தப் பெறுவோரில் பெரும்பாலர் கிழக்கிந்தியர்களே. ஜார்ஜ்டவுன் என்பதே இதன் தலைநகரம் (120,000 மக்கள்). இந் நகரம் டெமெராரா (The Demerara) என்னும் ஆற்றின் முகவாய்மீது அமைந்திருக்கிறது. பிரிட்டிஷ் ஹாண்டுரஸில் நாம் கண்டது போன்றே பிரிட்டிஷ் கியானாவின் குடித்தொகை குறைந்திருப்பதாலும் அதன் நிலப்பரப்புப் பெரும்பாலும் முன்னேறாது இருப்பதாலும், பிரிட்டிஷ் மேற்கிந்தியத் தீவுகளின் மக்கள் நெருக்கடியைச் சமாளிப்பதற்கு பிரிட்டிஷ் கியானா உதவக்கூடும் என எதிர்பார்க்கப் பெறுகிறது. ஆயினும், சீக்கிரத்தில் இக் காலனி குடியிறங்குவோர்க்கு அடைக்கலம் அளிக்கும் எனத் தோன்றவில்லை. 1956-ல் புதிதாக இந் நாட்டில் உருவாகிய அரசியலமைப்புப்படி ஒரு சட்டமன்றம் நியமனம் பெற்றது. இம் மன்ற அங்கத்தினருள் குறைந்

தது அரைப் பங்கினராவது தேர்தலின் வாயிலாகப் பதவிக்கு வந்தோராக இருத்தல்வேண்டும் என அரசியலமைப்புச் சட்டத்தில் கண்டுள்ளது.

சுரினும் அல்லது டச்சு கியானு: டச்சு நாட்டு அரசைச் சார்ந்த பரப்பான சுரினும் சுயாட்சி பெற்ற ஒரு நிலப்பரப்பு. 1950ஆம் ஆண்டில் டச்சு அரசு இதற்குச் சுயாட்சியுரிமையை வழங்கிற்று. இதன் பரப்பு 55,000 சதுர மைல்களாகும். நிலப்பாங்கைப் பொறுத்தவரையில் இதற்கும் பிரிட்டிஷ் கியானுவுக்கும் அதிக வித்தியாசமில்லை. இரண்டும் ஒன்றையொன்று ஒத்துள்ளன.

பிரிட்டிஷ் கியானுவில் இருப்பதைப் போன்றே இங்கும் ஒரு தாழ்ந்த கடற்கரைப் பகுதியும், காடுகள் நிரம்பி உயரத்தில் அதிகரித்துச் செல்லும் ஓர் உள்நாட்டுப் பின்னிலப் பரப்பும் இருக்கின்றன. பிரிட்டிஷ் கியானுவில் உள்ள அகன்ற மத்தியப் பள்ளத்தாக்கைப்போன்ற தாழ்நிலப்பரப்பு ஒன்று மட்டுந்தான் ஈங்கில்லை. ஆனுல், இங்குத் தரிசாகக் கிடக்கும் பரப்பு (4,000 சதுர மைல்கட்கும் குறைவு; மொத்தப் பரப்பில் $\frac{1}{15}$ பாகமே)பிரிட்டிஷ் கியானுவில் காணப்பெறும் தரிசு நிலத்தைக் காட்டிலும் குறைவு என்பதை ஈண்டுச் சிறப்பாகக் குறிப்பிடவேண்டும். எஞ்சியுள்ள பரப்பின் பெரும் பங்கு (40,000 சதுரமைல்கள்) காடுகள் செறிந்து காணப்பெறுகிறது. உழத்தகு நிலமாகவும் மேய்ச்சல் நிலமாகவும் பயன்படத்தக்க நிலங்களின் பரப்பு 150 சதுர மைல்கள்தாம் (100,000ஏக்கர்கள்)என மதிப்பிடப்பெற்றுள்ளது. மேற்கூறியவையெல்லாம் போக மீதமுள்ள 100,000 சதுர மைல்கட்குச் சற்று அதிகமான பரப்புத் தற்போது பயனளியாதிருக்கின்றது; எனினும், வளமுடையது, பயனளிக்கக்கூடியது. சாகுபடியாகிவரும் நிலம் கடற்கரைப் பகுதியில் அமைந்துள்ளது. இந் நிலம் பலதிறப்பட்ட அயனமண்டல விளைபொருள்களை உற்பத்தி செய்கிறது. இவற்றுள் நெற்பயிரே பிரதானம். கடற்கரை நிலத்தில் தவழ்ந்தோடும் ஆறுகள் கப்பல் ஓட்டத்தக்கவை.

ஏற்றுமதி வர்த்தகத்தில் பாக்ஸைட் ஒன்றே மிகச் சிறப்புப் பொருந்தியது. இவ் உலோக உற்பத்தியின் அளவிலும் மதிப்பிலும் பிரிட்டிஷ் கியானுவைச் சுரினும் விஞ்சுகிறது. நாட்டின் ஏற்றுமதிகளில் (1956) பாக்ஸைட்டின் அளவு ஒன்றே 80 சதவீதமாக இருந்தது. சுரினும் ஃப்ளோரின் (Florin) அல்லது கில்டர் (Guilder) என்பதே இதன் நாணயமாகும். இதன் அதிகார பூர்வமான நாணயமாற்று வீதம் சுமார் 3 ஷில். 9 பென்ஸ் (அஃதாவது, ஒரு ஸ்டெர்லிங் பவுண்டு $5\frac{1}{3}$ சுரினும் ஃப்ளோரின் அடங்கியது) ஆகும். 1956-ல் சிறப்பான இறக்குமதி ஏற்றுமதிச்

சரக்குகளின் மதிப்பு முறையே 62½ மி. ஃப்ளோரின் (£ 11·7 மி.) ஆகவும், ஃப்ளோர்ரின் 58 மி. (£ 10மி.) ஆகவும் இருந்தது. சுமார் 3,450 டன் அளவில் ஏற்றுமதி செய்யப்பெற்ற பாக்ஸைட்டின் மதிப்பு 45·5 மி. ஃப்ளோரின்களாக (£ 8½ மி.) இருந்தது. இத் தாதுவின் பெரும் பங்கு சுத்திகரிப்புச் செய்வதற்கென அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகட்கு அனுப்பப்பெறுகிறது.

நாட்டு மக்களில் சுமார் அரைப்பங்கினர்ஆசியக் குடிகளாவர். பரமாரிபோ (Paramaribo, 100,000) என்பதே நாட்டின் தலைநக ராகவும் தலைமைத் துறைமுகமாகவும் விளங்குகிறது. ஓரே பெரிய நகரந்தான் இந் நாட்டில் உள்ளது எனில், அது பரமாரிபோ நகரமே. இந் நகரம் சுரிஞம் ஆற்றின்மீது அதன் முகவாயிலிருந்து சுமார் 12 மைல் தொலைவில் உள்நாட்டில் அமைந்துள்ளது. இந்த ஆறும், மற்றை ஆறுகளுஞ் சேர்ந்து சுரிஞமின் உள்நிலப் பகுதி களைக் கடற்கரையோடு தொடர்புகொள்ளுமாறு செய்துள்ளன. ஆனல், இந்த ஆறுகளின் மேல்பாட்டைகளில் கப்பலோட்டல் கடினம். ஏனெனில், அப் பகுதிகளில் காணப்பெறும் துள்ளல்கள் ஆற்றொழுக்கில் ஒழுங்கீனங்களை ஏற்படுத்திவிடுகின்றன.

ஃபிரெஞ்சு கியாஞ: கியாஞக்கள் மூன்றனில் இதுவே மிகச் சிறியது; மிகவும் பின்தங்கியது. இதன் பரப்புச் சுமார் 35,000 சதுரமைல்கள். ஃபிரான்ஸின் பரப்பில் ஏறக்குறைய $\frac{1}{6}$ பங்கிற்குச் சமமான பிரெஞ்சு கியாஞவானது ஃபிரான்ஸ் நாட்டைச்சார்ந்த ஒரு துறை (department) ஆகும். மொத்தப் பரப்பில் சுமார் 95% காடுகள் நிரம்பியது. சுமார் 7,000 ஏக்கர் பரப்பில்தான் பயிர் சாகுபடி நடைபெறுகிறது. 200 சதுர மைல்கட்கும் குறைந்த பரப்பு மேய்ச்சல் நிலமென வகைப்படுத்தப்பெற்றுள்ளது. நாட்டி னகத்துள்ள தாதுப்பொருள்களுள் தங்கம் பேரளவுகொண்டது. ஆனல், அதன் வைப்புகள் ஆங்காங்கே மிகவும் சிதறிக் கிடக் கின்றன; ஆதலால், இவற்றை அகழ்ந்தெடுத்தல் எளிதன்று. கேயென் (Cayenne) என்பதே நாட்டின் தலைநகர்; முக்கியமான துறைமுகப்பட்டினம். ஃபிரெஞ்சு கியாஞவின் 29,000 குடி மக்களில் கிட்டத்தட்ட அரைப் பாகத்தினர் இந் நகரத்தில் வசிக் கின்றனர். இழிதகைமை பொருந்தியதாகக் கருதப்பெறும் டெவில்ஸ் ஐல் (The Devil's Isle) இதுபோழ்து கைதிகளின் சிறைச் சாலையாகப் பயன்படுத்தப்பெறுவதில்லை.

வெனெஸ்வெய்லா

வெனெஸ்வெய்லா ஐக்கிய நாடுகள், 20 சுய உரிமை மாநிலங் களும், 2 மத்திய அரசாங்க நிலப்பரப்புகளும் (territories), ஒரு

யூனியன் மாவட்டமும் அடங்கியவை. இவையனைத்துஞ் சேர்ந்து ஒரு கூட்டாட்சிக் குடியரசாக விளங்கிவருகின்றன. தென் அமெரிக்கக் கண்டத்தின் வட பாகத்துள்ள இந் நாடுகளின் மேற்கே கொலம்பியாவும், தெற்கே பிரேஸிலும், கிழக்கே பிரிட்டிஷ் கியானாவும் இருக்கின்றன. சுமார் 2,000 மைல் நீளமுடைய கடற்கரைப் பகுதி இந் நாடுகட்கு உரியது. இப் பகுதி பெரும்பாலும் கரிபியன் கடலையும், ஓரளவுக்கு அட்லான்டிக் பெருங்கடலையும் நோக்கிய வண்ணமாக அமைந்திருக்கிறது. இந் நாடுகளை நான்கு பிரதேசங்களாகத் தெளிவாக வரையறுக்கலாம். இவற்றுள் மிகப்பெரிய தொகுதியான கியானா உயர்நிலங்கள் தென்கிழக்கில் உள்ளன. இரண்டாவது பிரதேசமான மத்தியச் சமவெளிகள் அல்லது லானோ(llanos)எனப் பெயரிய புல்வெளிகள் அரினோக்கோ ஆற்று வடிநிலத்தை அடைக்கின்றன. ஆண்டீஸ் மலைகள், கடலோர மலைகள் ஆகிய இரு பெரும் மலைக்கோவைகளாலாகிய வட உயர்நிலங்கள் மூன்றாவது பிரதேசத்தை ஆக்குகின்றன. வடமேற்கு மூலையில் மாரகைபோ (Maracaibo) என்னும் பெரிய ஏரி அல்லது முன்பே குறிப்பிட்டவாறு காயலைச் சூழ்ந்து அமைந்துள்ள தாழ்நிலங்கள் நான்காவது பிரதேசமாகும்.

தென்பகுதியில் 10,000 அடி உயரத்திற்குஎழுந்துள்ள கியானா உயர்நிலங்கள் வெனெஸ்வெய்லாவின் மொத்தப் பரப்பில் (352,000 ச. மைல்கள்—கிரேட் பிரிட்டனைப்போல் நான்கு மடங்கு) ஏறக்குறைய அரைப் பங்கை அடைத்துள்ளன. காடுகள் அடர்ந்த இவ் உயர்நிலங்களின் பான்மைபற்றிய ஆராய்ச்சிகள் அதிகமாக மேற்கொள்ளப்பெறுதிருப்பதோடு அல்லாமல் அவை பயன்படுத்தப்பெறுமலுமிருக்கின்றன. புல்வெளி நிறைந்த மத்திய சமநிலங்கள் நாட்டின் பரப்பில் ¼ பங்கை அடைக்கின்றன. வெனெஸ்வெய்லாவின் 6 மில்லியன் மக்களில் சுமார் 20 சதவீத மக்கள் இச் சமநிலங்களில் வாழ்கின்றனர். மத்தியச் சமநிலங்கள், கியானா உயர்நிலங்கள் ஆகியவற்றின் நிலை மேற்கூறியவாறெனில், வடபாலுள்ள உயர்நிலங்களைக் காண்போம். ஆண்டீஸ் மலைகள், கடற்கரைத் தொடர்கள் முதலியவற்றால் ஆகியவையே இவ்வுயர்நிலங்கள் என்று முன்னமேயே குறிப்பிட்டோம். ஆண்டீஸ் மலைகளைச் சார்ந்த பகுதியில் இவ் உயர்நிலங்கள் 16,000 அடிக்கும் மேற்பட்ட உயரத்தையும்,கடலோர மலைகளின் பகுதியில் கிட்டத்தட்ட 9,000 அடி உயரத்தையும் எய்தியுள்ளன. இவை நாட்டு மக்களில் சுமார் 65 சதவீதத்தினருக்கு உறைவிடமாக விளங்குகின்றன என்பது கொண்டே இவற்றின் சாதகமான சூழ்நிலையை, சிறப்பாகக் காலநிலையின் தன்மையை ஒருவாறு புரிந்துகொள்ள

லாம். மற்றுமொரு 10 சதவீத மக்கள் மாரகைபோ தாழ்நிலங்களில் வாழ்கின்றனர். இத் தாழ்நிலங்கள் அடங்கிய பிரதேசமே எல்லாவற்றுள்ளும் மிகச் சிறியது. ஆனுல், இதன் கீர்த்தி பெரிது. இது வெனெஸ்வெய்லாவின் தொழில் துறைக்கு நீண்ட நல்வாழ்வளிக்கும் ஓர் ஒப்பற்ற தாதுப்பொருட் கருவூலமாக விளங்கி வருகிறது.

இன்று மண்ணெண்ணெயை உற்பத்தி செய்துவரும் உலக நாடுகளுள் வெனெஸ்வெய்லாவுக்கு இரண்டாவது இடம் உரித்து. உலகின் மற்றெந்த நாடும் செய்யாத அளவுக்கு வடிகட்டா எண்ணெயை இந் நாடு ஏற்றுமதி செய்கிறது.எண்ணெய் எடுக்குந் தொழில் இந் நாட்டில் வெகுவிரைவாகப் பெருகியிருக்கிறது. 1956ஆம் ஆண்டில் உற்பத்தியான 129 மில்லியன் டன் (904 மில்லியன் பாரெல்) மண்ணெண்ணெயானது 1946ஆம் ஆண்டில் உற்பத்தியாக்கப்பெற்றதைப்போல் இரண்டு மடங்குக்கும் அதிகமாகவும், 1934ஆம் வருடத்திய உற்பத்தியைப்போல் 6 மடங்காகவும், மற்றும் 1925ஆம் வருடத்தியதைப்போல் ஏறக்குறைய 50 மடங்காகவும் இருந்ததெனில், இத் தொழில் அடைந்திருக்கும் வளர்ச்சியின் வேகத்தை ஊகித்துக்கொள்ளலாம். 1957ஆம் ஆண்டில் 145 மி. டன் எண்ணெய் உற்பத்தி ஆயிற்று. இன்று வெனெஸ்வெய்லாவின் ஏற்றுமதிச் சரக்குகள் எல்லாவற்றின் மொத்த மதிப்பில் 90%-க்கும் மேற்பட்ட மதிப்புடையதாக விளங்குவது மண்ணெண்ணெயே. இவ்வாறு நாட்டின் சீருக்கும் சிறப்புக்கும் தலைமைக் காரணமாகவும், அதன் ஏற்றுமதி வர்த்தகத்தின் உயிர்நாடியாகவும் இருந்துவரும் மண்ணெண்ணெய் இந் நாட்டில் எங்கெங்குக் கிடைக்கிறது என்பதன்மீது சிறிது கருத்துச் செலுத்துவோம். இது மூன்று பரப்புகளில் அகப்படுகிறது. அம் மூன்றனுள் மாரகைபோ ஏரியின் வடிநிலமே மிகுந்த முக்கியத்துவம் வாய்ந்தது. சில எண்ணெய் வயல்கள் (ஏரி எனப் பொதுவாகக் கருதப்பெறும்) இந்த மாரகைபோ ஏரியின் [நிலத்தால் சூழப்பெற்ற விரிகுடா அல்லது காயல் (5,000 சதுர மைல்) என்றுதான் இந்த ஏரியைக் கொள்ளவேண்டுமே தவிர இது ஏரியன்று; இவ்விரிகுடா மாரகைபோ வளைகுடாவை நோக்கியிருக்கிறது; குறைந்த அமிழாழமுடைய எண்ணெய்க் கப்பல்கள் இவ் விரிகுடாவினுள் புகுந்துவர முடியும்] நீருக்கடியில் அமைந்திருக்கின்றன. இவ் வயல்களெல்லாஞ் சேர்ந்து உற்பத்திசெய்யும் எண்ணெயில் சுமார் $\frac{1}{5}$ பங்கு உள்நாட்டிலேயே சுத்தி செய்யப்பெற்று, எஞ்சியதில் பெரும்பான்மையான அளவு டச்சு மேற்கிந்தியத் தீவுகளிலுள்ள பெரிய சுத்திகரிப்பாலைகளுக்குச் செல்லுகிறது. எண்ணெய் எடுப்பதில் ஈடுபட்டுள்ள கம்பெனிகளில் ஏறக்குறைய எல்லாமே வெளி

நாடுகட்கு உரியவையாக இருந்துவருகின்றன. இக் கம்பெனி கட்குக் கிடைக்கும் இலாபத் தொகையில் அரைப் பங்கு வெனெஸ் வெய்லா அரசாங்கம் பெற்றுக்கொள்கிறது. உற்பத்தியில் பெருகிக் கொண்டுவரும் மற்றொரு கனிப்பொருள் தங்க உலோகமாகும். இது பிரிட்டிஷ் கியானா எல்லைக்கருகே அகப்படுகிறது. ஏற்றுமதிச் சரக்குகளின் பட்டியலில் இது நான்காவது இடத்தை எய்துகிறது. முதல் மூன்று பொருள்கள் முன்னரே குறிப்பிட்டவாறு பெட்ரோலியம், இரும்புத் தாது, காப்பி முதலியவையாகும். நிலக்கீல் (asphalt) வைப்புகள் பல இடங்களில் ஏற்பட்டுள்ளனவெனினும், அவை பெரும்பாலும் பயன்படுத்தப்பெறாது வெறுமனே கிடக்கின்றன. இரும்பு வைப்புகள் இந் நாட்டில் இருக்கின்றன எனச் சமீப காலத்திற்றான் அறியப்பெற்றது. இருந்தபோதிலும், இக் கனிப்பொருளை அகழ்ந்தெடுக்கும் தொழில் விரைவாகப் பெருகி, இரும்பு ஓர் முக்கியமான ஏற்றுமதிச் சரக்காக விளங்கும் பெருமையை அடைந்தது.

உலக வர்த்தகக் கண்ணோட்டத்தில் வெனெஸ்வெய்லாவின் தாதுப் பொருள்களுக்கு உள்ள சிறப்புக் குறிப்பிடப்பெற்றது. ஆனால், விவசாயத் தொழிலுக்கு அத்தகைய சிறப்புக் கிடையாதென்றாலும், வெனெஸ்வெய்லாவின் பொதுப்பொருளாதாரத்தில் அதற்கு முக்கியத்துவம் மிகவுமதிகம். நாட்டின் வட கடற்கரைக்கு இணையாக வியாபாரக் காற்று வீசுவதால் மழை பெரும்பாலும் குறைவு. ஆகவே, வடபாகத்தில் தூறுகள் துதைந்த பெரும்பரப்புகள் எழுந்துள்ளன. இப் பகுதியிலிருப்பதைவிட உயர்ந்த அளவு மழை பொழியும் இடங்களில் பயிர்கள் விளைகின்றன. சரும்பு, கோக்கோ, புகையிலை முதலியவை தாழ்நிலங்களிலும், காப்பிச் செடி மிதமண்டலக் காலநிலை வாய்ந்த பள்ளத்தாக்குகளிலும், இப் பள்ளத்தாக்குகளின் சில வரண்ட பாகங்களில் பருத்தியும் சாகுபடியாகின்றன. இவற்றைத் தவிர மக்காச் சோளம், பீன்ஸ், நெல் ஆகியவை பரவலாகப் பயிராகின்றன. சிறிது உயரிய நிலப்பரப்பில் கோதுமை விளைச்சலும் நடைபெற்று வருகிறது. ஆனால், முற்கூறிய மூன்றைக் காட்டிலும் கோதுமை விளையும் பரப்புக் குறைவு. காப்பியும் கோக்கோவும் ஏற்றுமதிப் பயிர்களாகச் சிறப்படைந்திருக்கின்றன. மற்றைப் பயிர்களெல்லாம் வெனெஸ்வெய்லா நாட்டு மக்களுக்கு உணவாகப் பயன்பட்டு விடுகின்றன. நாட்டின்கண் இருக்கும் உழத்தகு நிலம் (11,000 சதுர மைல்கட்கும் அதிகம்; சுமார் 7 மில்லியன் ஏக்கர்கள்) மொத்த நிலப்பரப்பில் $\frac{1}{30}$ பங்குதான். அதிலும், இப் பரப்பில் ஏறக்குறைய பாதி தரிசு நிலம். இதற்கு மாறாகச் சுமார் 20 சதவீதப் பரப்பு மேய்ச்சல் நிலமெனக் குறிக்கப்பெறுகிறது. ஆனால்,

அரினோக்கோ ஆற்றின் அகன்ற சமவெளிகள் கால்நடைப் பண்ணைத் தொழிலில் நிலைக்களனாயிருந்துவருகின்றபோதிலும், இச் சமவெளிகளில் வளர்ந்துள்ள புல் மிகவுயர்ந்த தரம் வாய்ந்த தன்று என்பதை ஓர்க. இப் பகுதியில் போக்குவரத்து வசதிகள் சீராக அமையவில்லை. ஆகவே, இவ்விரு குறைபாடுகளால் கால்நடைப் பண்ணைத் தொழில் நன்கு முன்னேற்றமடையவில்லை. ஆநிரைப் பண்ணையில் கால்நடைகளின் எண்ணிக்கையே (6½ மி.) மிகவுமதிகம்.

நாட்டின் பரப்பில் 200-க்கும் அதிகமான அளவு நிலத்தில் (73,000 ச. மைல்) காடுகள் மண்டிக்கிடக்கின்றன. உண்மையில் பயனும் மதிப்பும் மிகுந்த பொருள்கள் இக் காடுகளிலிருப்பினும் கூடப் பயன்துய்க்கப்பெறாது கிடக்கின்றன. மிக வலுவான, சிறந்த கருங்காலி மரங்கள் செறிந்த பரப்புகள் ஈங்கு இருக்கின்றபோதிலும், அவற்றைப் பயன்படுத்துவதில் இந் நாட்டு மக்கள் இன்னும் தீவிரமாக முனையவில்லை. மொத்தப் பரப்பில் பாதிக்கும் அதிகமான அளவு கட்டடம் அமைந்த நிலமெனவும், பாழ்நிலமெனவும், இனம் தெரியாததெனவும் வகைப்படுத்தப் பெற்றுள்ளது. உள்நாடு நோக்கிப் போக்குவரத்து வசதிகள் சீராக அமையின், இப் பரப்பிற்கு நல்வாழ்வு உண்டு. நாட்டில் மொத்தமாக 640 மைல் நீளத்திற்கு இருப்புப்பாதைகள் ஓடுகின்றன. இவை வெவ்வேறு பாதையளவுகள் (gauges) கொண்டவை. இவ்வாறு மொத்தம் 12 பாதைகளுள்ளன. இவை தவிர வெனெஸ்வெய்லாவின் எண்ணெய்க் கம்பெனிகள், சுரங்கத் தொழிற் கம்பெனிகள் முதலியவற்றிற்குச் சொந்தமான 200 மைல் நீள இருப்புப்பாதைகளும் உள்ளன. நாடு முழுவதையும் இருப்புப்பாதைகளின் வாயிலாக இணைப்பதற்கான திட்டங்கள் வகுக்கப்பெற்றுள்ளன. ஈங்குள்ள சாலைகளின் மொத்த நீளம் 12,000 மைல்கள். இதில் அரைப் பங்கு நீளமுடைய சாலைகள் எல்லாவிதமான வானிலையிலும் போக்குவரத்துக்குத் தக்கவை. வண்டி, கழுதை, குதிரைப் போக்குவரத்துகள்கூட மாரிக்காலத்தில் நின்றுபோய்விடுகின்றன. ஆனால், ஆற்றுப் போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையில் நிலைமை சற்றுப் பரவாயில்லை. நாட்டின் மத்திய பாகத்தில் அரினோக்கோ, அதன் துணையாறுகள் ஆகியவற்றின்மீது சுமார் 6,000 மைல் தொலைவிற்கு ஆற்றுப் போக்குவரத்து நடைபெறுகிறது. அரினோக்கோ ஆற்றில் மட்டும் சுமார் 1,000 மைல் தொலைவிற்குக் கப்பல்கள் செல்லக்கூடும். ஈரமான சதுப்பு நிலங்களடங்கிய தன் டெல்ட்டாவினுள் நுழைகையில் இவ்வாறு 13½ மைல் அகலமுடையதாய் விளங்குகிறது. பெருங் கடல்களிற் செல்லும் பெருங்கலங்களெல்லாம் இந்த ஆற்றின்

முகத்துவாரத்திலிருந்து 370 மைல் தொலைவில் உள்நாட்டில் அமைந்திருக்கும் ஸியூடாடு பொலிவர் (Ciudad Bolivar) என்னும் துறைமுகப் பட்டினம் வரையிலும் அவ்வாற்றின் வழியே வரக் கூடும்.

கடல் நீர், நன்னீர்ப் பகுதிகளிரண்டிலும் பிடிபடும் மீன் களைச் சார்ந்த மீன்துறைத் தொழில் நாட்டு மக்களில் பலருக்கு வாழ்வளிக்கிறது. எண்ணெய்ச் சுத்திகரிப்புத் தொழிற்சாலை களைத் தவிர மேலும் இந் நாட்டில் கரும்பாலைத் தொழில், துணி நெசவு, சிமென்ட் தயாரித்தல், தோல் பதனிடுதல் முதலிய பல தொழில்கள் சிறப்பாக நடைபெறுகின்றன.

காரகாஸ் (Caracas) என்பதே இந் நாட்டின் தலைநகராகும். இதற்கு லா குவைரா (La Guaira) என்பது துறைமுகபட்டினமாக இருந்துவருகிறது. இத் துறைமுகத்திலிருந்து 23 மைல் தொலைவி லுள்ள காரகாஸ், கடற்கரையோர மலைகளது தென் சரிவுகளின் மீது 3,000 அடி உயரத்தில் வீற்றிருக்கின்றது. லா குவைரா பட் டினமோவெனில் வெனெஸ்வெய்லா நாட்டுக் கடற்கரையின் மத்தியில் அமைந்திருக்கிறது. இத் துறைமுகத்தைத்தான் நாட் டின் இறக்குமதிப் பண்டங்களிற் பெரும்பான்மையானவை வந் தடைகின்றன. ஆனால், ஏற்றுமதிச் சரக்குகள் எண்ணெயை அனுப் பித்தரும் துறைமுகமான மாரகைபோவின் வழியாகவே பெரும் பாலும் செல்கின்றன. பொலிவர் என்பதே இந் நாட்டு நாணய மாகும். இதன் நாணயமாற்று வீதங்கள் வேறுபடுகின்றன. அரசாங்கப் பட்டுவாடாக்களில் 3·35 பொலிவர் ஓர் அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டு டாலருக்குச் சமமாகவும், 9⅓ பொலிவர் 1 ஸ்டெர் லிங் பவுண்டிற்குச் சமமாகவும் கொள்ளப்பெறுகிறது. இதன்படி 1956ஆம் வருடத்து ஏற்றுமதி, இறக்குமதி ஆகியவற்றின் மதிப்பு முறையே 3,438 மி. பொ. (£ 761 மி.) ஆகவும், 1707 மி. பொ. (£ 368 மி.) ஆகவும் இருந்தது. ஏற்றுமதியான பண்டங் களில் எண்ணெயின் மதிப்பு (மொத்தத்தில் 93%) £ 712 மி. ஆகும். மிகுதியான 7 சதவீதத்தில் பாதி இரும்புத் தாதுவாக இருந்தது. மற்றும், ஈண்டுக் குறிப்பிடத்தக்கவை காப்பி, கோக்கோ ஆகிய இரண்டே. ஐக்கிய நாடுகள் மகாசபையில் வெளியிடப்பெறும் 'அனைத்துலக வர்த்தகப் புள்ளிவிவர ஆண்டு மலரில்' எண்ணெயைத் தவிர, இரும்புத்தாது, காப்பி, கோக்கோ ஆகியவையே வெனிஸ்வெய்லாவின் மற்ற மூன்று ஏற்றுமதிப் பண்டங்களாகக் குறிக்கப்பெற்றுள்ளன. ஏற்றுமதிச் சரக்குகளின் மதிப்பில் ஏறக்குறைய மூன்றில் ஒரு பங்கு மதிப்புடைய சரக்கு வெனிஸ்வெய்லாவின் கடற்கரைக்குப் புறத்தேயுள்ள டச்சுத்

தீவான க்யூரெஸ்ஸோவிலும் (Curacao) அருபாவிலுமுள்ள (Aruba) எண்ணெய்ச் சுத்திகரிப்பாலைகட்குச் செல்கிறது. ஏறக்குறைய 40% மதிப்புடைய பண்டங்கள் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளுக்கு அனுப்பப்பெற்றன. வெனிஸ்வெய்லாவின் இறக்குமதிச் சரக்குகளில் ஏறக்குறைய ¾ பங்கை அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் அளித்தன. இப் பண்டங்களில் இரும்பு, எஃகு முதலியவற்றாலான செய்தொழில் பொருள்களும், பொறிக்கருவிகளும், மோட்டார் வாகனங்களும் மிகச் சிறப்பானவை.

நாட்டின் முக்கிய நகரங்களது குடித்தொகைபற்றிய 1956ஆம் வருடத்து மதிப்பீடு

காரகாஸ்	1,102,000	பார்க்விஸிமெட்டோ (வட உயர்நிலங்கள்)	165,000
மாரகைபோ	390,000	வாலென்ஷியா (வட உயர்நிலங்கள்)	124,000

கொலம்பியா

ஃபிரான்ஸின் பரப்பைக் காட்டிலும் இரு மடங்குக்கும் மேற்பட்ட பரப்புடைய இக் குடியரசு தென் அமெரிக்கக் கண்டத்தின் வடமேற்குக் கோடியில் அமைந்துள்ளது. இதன் கிழக்கே வெனெஸ்வெய்லாவும் பிரேஸிலும், தெற்கே பெருவும் ஈக்வடாரும் அமைந்துள்ளன. வடக்கிலும் மேற்கிலும் உள்ள இதன் 2,000 மைல் நீளக் கடற்கரை அதன் மத்திய பாகத்திற்கு அணிமையில், குறுகிய நிலப்பரப்பான பனமாவின் மூலம் உடைபட்டுள்ளது. ஆகவே, இதன் ஒரு பகுதி கரிபியன் கடலை நோக்கியும், மற்றொரு பகுதி பசிஃபிக் பெருங்கடலை நோக்கியும் இருக்கின்றன. தெற்கிலிருந்து கிளம்பி வடக்கு நோக்கி ஓடுகையில், ஆண்டீஸ் மலைக்கோவைகள் பசிஃபிக் கடற்கரையின் போக்கிற்கு இணையாகவும், அக் கடற்கரையைத் தழுவிச் செல்லுமாப் போலவும் அமைந்து இந் நாட்டின் வட பாகத்தே ஏறக்குறைய இணையான மூன்று தொடர்களாகப் பிரிந்துவிடுகின்றன. மேற்குக் மத்திய, கிழக்குக் கார்டிலெராக்கள் என அழைக்கப்பெறும் இத் தொடர்கள் 10,000-லிருந்து 14,000-க்கு உட்பட்ட உயரத்தைக் கொண்டவை. இவற்றிடைச் சிக்கிய பள்ளத்தாக்குகளிலும், கடற்கரைப் பகுதிகளிலும், மற்றும் கிழக்குக் கார்டிலெராவில் உள்ளவையும், உடல் ஆரோக்கியத்திற்கு ஏற்றவையுமான பீடபூமிகளிலும் சேர்ந்து கொலம்பியாவின் 13 மில்லியன் மக்களில் 96 சதவீத மக்கள் வாழ்கின்றனர்; பிற மக்கள் கிழக்கிலுள்ள

பெரும்பரப்பில் ஆங்காங்கே சிதறிக்கிடக்கின்றனர். அகன்று காணப்பெறும் இக் கீழ்த்திசைப் பரப்புப் பொருளாதாரத் துறையில் மிகவும் பின்தங்கிக் கிடக்கின்றது. இதன் வடபகுதி புல்வெளிகளடங்கியதாகவும், தென் பகுதி அயன மண்டலக் காடுகள் செறிந்ததாகவும் இருக்கிறது.

இந் நாட்டின் தென் கோடியின் வழியே பூமத்திய ரேகை ஓடுகிறது. ஆயினும், இந் நாடு வெவ்வேறு உயரங்களைக் கொண்டிருப்பதால், இங்குப் பலவகையான காலநிலைகள் நிலவுகின்றன. 4,500 அடிக்கு உட்பட்ட பகுதிகளில் எல்லாம் அயன மண்டலக் காலநிலையும், 7,500—10,000 அடிக்கு உட்பட்ட மட்டங்களில் மத்திய அட்சாம்சக் காலநிலையும், இதற்கும் மேற்பட்ட மிக்குயரங்களில் எப்போதும் பனியைக் கொண்ட காலநிலையும் நிலவுகின்றன. வறண்ட பருவமும் [வெரானோ (Verano) என்னும் சொல் கோடைப் பருவத்தைக் குறிக்கும்] மாரிக் காலமும் [இன்வியெர்னோ (Invierno) என்னும் சொல் குளிர்காலத்தையும் குறிக்கும்] அடுத்தடுத்து மூன்று மாதங்களுக்கு ஒரு முறை ஏற்படுகின்றன. ஆனால், இதைக்கொண்டு நாடெங்கிலும் இதே நிலைதான் எனக் கொள்ளக்கூடாது. அந் நிலையினின்றும் மாறுதல் உண்டு. இவ்வாறு உயரங்களில் வேறுபாடுகளைக் கொண்ட பரப்புகளடங்கியதாக இருப்பதால், கொலம்பியாவில் உயரத்திற்கு ஏற்றவாறு பல்வேறு வகையான பயிர்கள் விளைகின்றன.

மொத்தப் பரப்பில் (440,000 ச. மைல்கள்) சுமார் 18,700 ச. மைல்கள் (12 மி. ஏக்கர்கள்) அல்லது 4 சதவீதம் சாகுபடி செய்யத்தக்க நிலமாகும். மிக்க வளம் பொருந்திய மண் ஆண்டீஸ் மலைப் பள்ளத்தாக்குகளில் காணப்பெறுகிறது. கடலிலிருந்து மிகச் சேய்மையிலுள்ளதால், இப்பகுதிகளில் குடியேற்றம் மிகமிக மெதுவாகத்தான் ஏற்பட்டுவருகிறது. துணை அயன மண்டலப் பகுதியிலும், மற்றும் அயன மண்டலப் பகுதியின் உயரமான பகுதிகளிலும், சிறப்பாகக் காகா (Cauca) பள்ளத்தாக்கிலும் காப்பிப் பயிரே சிறப்புப் பயிர் ஆகும். உலகில் காப்பி உற்பத்தி செய்யும் நாடுகளிடையே கொலம்பியா இரண்டாவது இடம் வகித்துவருகிறது. இதன் உற்பத்தி (33,000 டன்கள்) பிரேஸில் நாட்டின் உற்பத்தியில் சுமார் மூன்றில் ஒரு பங்காக இருக்கிறது. இங்குக் கிடைக்கும் காப்பி தரமுயர்ந்தது. வறண்ட பருவமும் மாரிப் பருவமும் வெகு சீக்கிரத்திலேயே ஒன்றையொன்று அடுத்து வருவதால், காப்பிச் செடியைப் பறித்தல் ஏறக்குறைய ஆண்டு முழுவதுமே நடைபெறுவதற்கு வாய்ப்பேற்படுகிறது. மத்திய அட்சாம்சக் காலநிலை நிலவுகின்ற

பரப்பில் உயரமதிகமான இடத்தில் கோதுமையும், மற்ற மித மண்டலக் கூலங்களும் நன்கு விளைகின்றன. ஆனால், ஈங்குள்ள மக்கள் மிகவும் பிற்போக்கான சாகுபடி முறைகளையே கைக் கொண்டுவருகின்றனர். தாழ்நிலங்களில் மக்காச் சோளம், நெல், கரும்பு, கோக்கோ, வாழை முதலியவை பயிராகின்றன. இவற்றோடு மற்றப் பொருள்களான வாழைப்பழம், உருளைக்கிழங்கு, பீன்ஸ், புகையிலை, நார்ப் பயிர்கள், பருத்தி, எண்ணெய் வித்துகள், தென்னை, ரப்பர் ஆகியவற்றையும் குறிப்பிடலாம்.

கொலம்பியாவின் பரப்பில் ஏறக்குறைய $\frac{1}{8}$ பங்கு நல்ல மேய்ச்சல் நிலமாகவுள்ளதால், மேய்ச்சல் தொழிலிற்கு இப் பரப்பில் சிறப்பு அதிகம். இந் நாட்டில் 13 மில்லியன்களுக்கும் மேற்பட்ட கால்நடைகளும், மற்றும் செம்மறியாடுகள், பன்றிகள், குதிரைகள் ஆகிய இவை ஒவ்வொன்றும் 1 மில்லியன் அளவிலும் இருக்கின்றன. ஆனால், கொலம்பியாவின் பெரும்பாகம் (60% பரப்பு) பயன்துய்க்கப்பெறாத காடுகள் நிரம்பிக்கிடக்கிறது. எஞ்சியுள்ள 23 சதவீதப் பரப்புப் பாழ்நிலம் ஆகும். இந் நாடு தாதுப் பொருள் வளம் நிரம்பியது. இங்குத் தங்கம், வெள்ளி முதலிய உலோகங்களும் அகப்படுகின்றன. பெட்ரோலியமும் முக்கியத்துவம் மிகுந்ததாக விளங்குகிறது.

நீர் மின்னாற்றலின் உற்பத்தித் தொழில் அடைந்துள்ள வளர்ச்சி கடந்த சில ஆண்டுகளாகச் செய்தொழில்கள் நிறுவப் பெறுவதைத் தூண்டியுள்ளது. இத் தொழில்களிற் சில காப்பி, சர்க்கரை போன்ற மூலப்பொருள்களைப் பதப்படுத்துவதோடு தொடர்புடையவை. நெசவுத் தொழில், எஃகு தொழில்கள் போன்றவை கொலம்பியா நாடு வெளிநாட்டுச் சரக்குகளை நம்பியிருப்பதைக் குறைக்க வழிசெய்துள்ளன.

மக்கட்செறிவு மிக்க பிரதேசங்களில் ஓடும் ஆறுகள் வடக்கு நோக்கிப் பாய்ந்து கரீபியன் கடலொடு கலக்கின்றன. இந்த ஆறுகளே கொலம்பியாவிற்கு முக்கியக் கடல் போக்கு வாய்களாக விளங்குகின்றன. மாக்டலீனு ஆறு (The Magdalena River) சுமார் 800 மைல் தொலைவிற்குக் கப்பலோட்டிச் செல்லத் தகுதிவாய்ந்தது. இதன் துணையாறான காகாவின் வழியே 150 மைல்கட்குக் கப்பல் போக்குவரத்துக்குத் துணைசெய்யும் ஒரு வழியாக மிகுந்த முக்கியத்துவம் பெற்றிருப்பினும், இந்த ஆறும் சில குறைபாடுகளைக் கொண்டுள்ளது. இது ஓடும் பகுதியில் சிற்சில சமயங்களில் வறட்சி ஏற்படுவதால், கப்பல்கள் செல்ல முடிவதில்லை. மேலும், அடிக்கடி இடம் பெயருகின்ற மணல்

திட்டுகளும் இந்த ஆற்றின் போக்கில் குறுக்கிடுகின்றன. மக்களடர்த்தியும் தொகையும் குறைந்த கிழக்குப் பிரதேசத்திலிருந்து நீங்கி ஓடும் ஆறுகள் இறுதியில் அரினேக்கோ ஆறுடனும், அமேஸான் ஆற்றேடும் கலந்துவிடுகின்றன.

கொலம்பியாவின் நிலப்பாங்கு இருப்புப்பாதை, சாலைப் போக்குவரத்தின் முன்னேற்றத்தைத் தடைசெய்கிறது. ஆகவே, இந் நாட்டில் வசிக்கும் மக்கட் சமுதாயங்கள் ஒன்றேடொன்று தொடர்பு கொள்ளாது தனித்தனி மக்கள் கூட்டங்களாகவே காணப்பெறுகின்றன. கொலம்பியாவில் ஓடும் இருப்புப்பாதைகளின் மொத்த நீளம் 1,900 மைல்களாகும். ஆனல், பெரும்பாலும் சிறியனவாகவேயுள்ள இப் பாதைகள் நாட்டின் உயர் நிலப் பரப்புகளை அவற்றின் ஆற்றுத் துறைமுகங்களோடு இணைக்கின்றன. மோட்டார்ப் போக்குவரத்துக்கு ஏற்ற சாலைகள் 16,500 மைல் நீளமுடையவை. ஆனல், இவை எப்போதும் இப் போக்குவரத்துக்குத் தகுந்தவையாக இல்லை. இச் சாலைகளில் அனைத்துலக நெடுஞ் சாலைகளின் ஒரு பகுதியாக விளங்கும் பெருஞ் சாலைகளும் அடங்குகின்றன. இத்தகைய பெருஞ் சாலைகள் மொத்தம் மூன்றுள. இம் மூன்றும் தென்வடலாக ஓடுவன. இந் நாட்டின் ஒரு மலைப்பிரதேசத்தில் சரக்குப் போக்குவரத்துக்கென்று மட்டும் 45 மைல் நீளமுடைய ஒரு வார் வழியும் (Cable way)—இது தான் உலகிலேயே மிக நீளமான வார்வழி—மற்றொரு மலைப் பிரதேசத்தில் பிரயாணி, சரக்குப் போக்குவரத்து இரண்டையும் நடைபெறச் செய்வதற்கென்றே மேற்கூறியதைப் போன்றே ஒரு வார் வழியும் (இதன் நீளம் 29 மைல்கள்) அமைக்கப்பெற்றுள்ளன. விமானப் போக்குவரத்துத் துறை வியக்கத்தக்க வகையில் முன்னேற்றமடைந்திருக்கிறது. உள் நாட்டில் மிக்க சேய்மையில் இருக்கும் பரப்புகளை நாட்டின் முக்கியத் தலங்களோடு சேர்க்கும் விமான வழிகள் பல ஏற்பட்டுள்ளன. இவற்றின் வழியே நடைபெறும் போக்குவரத்தின் அடுக்கு நிகழ்வு (frequency) உயர்ந்தது.

தலைநகரான பொகோட்டே (Bogota') பூமத்தியரேகையிலிருந்து 5 டிகிரிக்குள்ளாக அமைந்துள்ளது. ஆனல், இதன் உயரம் கடல் மட்டத்திலிருந்து 8,600 அடியாகும். ஆகவே, இந் நகரம் உடலுக்கு நலம் பயக்கும் காலநிலை வாய்ந்தது. இந் நகரம் கரிபியன் துறைமுகங்களான பாரன்குவில்லா (Barranquilla), கார்டகேண (Cartagena) ஆகியவற்றிலிருந்து 750 மைல் தொலைவிலும், பசிஃபிக் துறைமுகமான ப்யூனவென்ட்யூராவிலிருந்து (Buenaventura) 450 மைல் தொலைவிலும் அமைந்திருக்கிறது.

இத் துறைமுகத்தோடு பொகோட்டே நகரம் இருப்புப்பாதை இணைப்புப் பெற்றுள்ளது. இது ஓரளவு சுற்றுப் பாதை (circuitous route) ஆகும். நாட்டில் மிக்க சேய்மையிலும், சீரான போக்குவரத்து வசதிகளமையாமலும் இருப்பினும்கூட, பொகோட்டே நகரம் மிகப் பெரிய வர்த்தகப் புலமாகவும் விநியோகத் தலமாகவும் விளங்குகிறது.

1948ஆம் ஆண்டில் கொலம்பியா, ஈக்வடார், பனமா, வெனெஸ்வெய்லா ஆகிய யாவும் சேர்ந்து ஒரு வர்த்தக, பொருளாதார யூனியனை உருவாக்கின. இந் நான்கு நாடுகளும் 1819ஆம் ஆண்டில் ஸைமன் பொலிவரால் (Simon Bolivar) நிறுவப்பெற்ற மாபெரும் கொலம்பியக் குடியரசின்கீழ்—ஆனால், இக் குடியரசு சிறிது காலத்திற்குத்தான் நீடித்தது—ஒரு காலத்தில் ஒன்றுபட்டு இயங்கிவந்தவையாகும். கொலம்பியாவின் செலாவணி அலகு கொலம்பியன் பீஸோ (Columbian Peso) என்பது. இதன் நாணயமாற்று வீதமும் வெவ்வேறு மதிப்புடையதாயிருக்கிறது. அனைத்துலகப் பொது நிதித்துறையில் (International Monetary Fund) — கொலம்பியா இதற்குரியது — இது 51 அமெரிக்க ஸெண்ட் (சுமார் 3 ஷில். 6 பென்ஸ்) மதிப்புக் கொண்டது. ஆனால், தடையிலா வாணிபத்தில் இது சுமார் 1 ஷில்லிங் மதிப்புடையது. ஐக்கிய நாடுகள் மகாசபை வெளியிடும் புள்ளிவிவர ஆண்டறிக்கையில் கொலம்பியாவின் ஏற்றுமதி, இறக்குமதிபற்றிய விவரங்கள் யாவும் 40 அமெரிக்க ஸெண்ட் மதிப்பிற்குச் சமமான (2 ஷில். 10 பென்ஸ்) கொலம்பியப் பீஸோ அலகில் தெரிவிக்கப்பெற்றுள்ளன. 1955-ல் இறக்குமதியான சிறப்புப் பண்டங்களின் மதிப்பு 1,673 மி. பீஸோக்களாகவும் (£ 239 மி.), சிறப்பான இறக்குமதிப் பண்டங்களின் மதிப்பு 1,460 மி. பீஸோக்களாகவும் (£ 208 மி.), இருந்தது. ஏற்றுமதிச் சரக்குகளின் மதிப்பில் காப்பி 83% ஆகவும், பெட்ரோலியம் அதைச்சார்ந்த பொருள்கள் 11% ஆகவும், வாழை 3% ஆகவும் இருந்தன. ஏற்றுமதி இறக்குமதி வர்த்தகங்கள் இரண்டின் பெரும்பான்மையான பகுதியும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளை நோக்கியும், அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளிலிருந்துமே நடைபெற்றது. ஏற்றுமதியான பெட்ரோலியத்தில் ஏறக்குறையப் பாதி சுத்தி செய்யப்பெறுவதற்கென்று நெதர்லாந்து ஆன்டிலீஸ் தீவுகளுக்கு அனுப்பப்பெற்றது.

முக்கிய நகரங்களின் மக்கள் தொகை(1951)

பொகோட்டே	— 648,000	காலி	— 243,000
மெடெல்லின்	— 358,000	கார்ட்டகேய்னு	— 129,000
பாரன்குவில்லா	— 280,000	புகாரமாங்கா	— 112,000

8. ஈக்வடார்

(Ecuador)

தென் அமெரிக்கக் கண்டத்தின் பசிஃபிக் கடற்கரையைத் தம்மிடையே பகிர்ந்துகொண்டுள்ள நான்கு குடியரசு நாடுகளுள் ஈக்வடாரே மிகச் சிறியது. இதன் வடபாலுள்ள நாடு கொலம்பியா; தெற்கிலுள்ளது பெரு. ஆண்டீஸ் மலைக்குக் கிழக்கேயுள்ள ஒரு மிகப் பெரிய நிலப்பரப்பின்—இது கீழைப் பிரதேசம் (Region Oriental)என்னும் பெயருடையது—உடைமைபற்றி இந் நாட்டிற்கும் பெருவிற்கும் இடையே இருந்துவந்த நெடுநாளைய தகராறு இறுதியில் 1942ஆம் ஆண்டு நீங்கிற்று. அவ்வாண்டில் இவை தம்மிடையே ஓர் உடன்பாட்டை ஏற்படுத்திக்கொண்டன. இதன்படி ஈக்வடார் மேற்கூறிய கீழைப் பிரதேசத்தைப் பெருவிற்கு விட்டுக்கொடுக்க நேர்ந்தது. இன்றும் இப் பரப்பு இருந்து வருகிறது. எனினும், இதற்கு அப் பெயர் முற்றிலும் பொருந்துமா என்பது ஐயத்திற்குரியது. ஈக்வடாரின் பரப்பு பற்றிப் பல மதிப்பீடுகள் கொடுக்கப்பெறுகின்றன. ஈக்வடார் அரசு ஏற்றுக்கொண்டுள்ள ஒரு கணக்கீடு அதன் பரப்பை 273,000 சதுர மைல்கள் எனக் குறிக்கின்றது. இப் பரப்பில் கீழைப் பிரதேசத்தைக் குறிப்பதாகக் கருதப்பெறும் இரு மாநிலங்கள் 219,000 சதுர மைல் பரப்பைத் தமக்குரியதாக்கிக்கொண்டுள்ளன. எனவே, இக் குடியரசில் எஞ்சியுள்ள பகுதியின் பரப்பு 57,000 சதுர மைல்கள் ஆகும். ஐக்கிய நாடுகள் மகாசபையின் வெளியீடுகள் ஈக்வடாரின் மொத்தப் பரப்பை 104,500 சதுர மைல்கள் எனக் குறிக்கின்றன. ஆனால், இம் மதிப்பீட்டில் கீழை மாநிலத்தின் பரப்புச் சேர்க்கப்பெறுவதில்லை. பரப்பளவுபற்றிய இவ்விரு மதிப்பீடுகளைத் தவிர மேலும் பலவுள. அவை ஈக்வடாரின் பரப்பு 106,000 சதுர மைல்கட்கும் 273,000 சதுர மைல்கட்டும் உட்பட்டது என வெவ்வேறாக் கொடுக்கின்றன. இந் நாட்டில் மக்கள்கணிப்பு முதன்முதலாக 1950ஆம் ஆண்டில் எடுக்கப்பெற்றது. இக் கணிப்பிற்கு நாட்டின் உட்பகுதியில் வாழ்ந்துவந்த சுதேசிகளிடமிருந்து பலத்த எதிர்ப்பு இருந்தது.

இக் கணிப்பு ஈக்வடாரின் குடித்தொகையை 3 மில்லியன்களுக்குச் சற்று மேற்பட்டது எனக் காட்டிற்று. அண்மைக் கால மதிப்பீடொன்றன்படி இதன் குடித்தொகை ஏறக்குறைய 4 மில்லியன்கள் ஆகும்.

ஈக்வடாரின் தலைநகரான க்விடோ (Quito) ஏறக்குறையப் பூமத்திய ரேகையின்மீதே அமைந்து கிடப்பதாற்றான் இந் நாட்டிற்கு அப் பெயர் எழுந்தது. இந் நகரம் அக் கற்பனைக் கோட்டின் மீது 9,500 அடி உயரத்தில் பாங்குற வீற்றிருக்கின்றது. இந் நாட்டின் பசிஃபிக் கரையை ஒட்டினாற்போல் 20-லிருந்து 90 மைல் வரை அகலமும், சுமார் 100 மைல் நீளமும் கொண்ட சமவெளிப் பரப்புகள் காணப்பெறுகின்றன. இவற்றையடுத்து ஆண்டீஸ் மலைகளது இரு இணையான தொடர்களால் ஆக்கப்பெற்ற ஓர் உயர்நிலம் உள்ளது. இவற்றிற்குக் கிழக்கே இருப்பதுதான் முன்னர்க் குறிப்பிட்ட ஓரியென்ட் மாநிலம். 1942ஆம் வருடத்திய உடன்படிக்கைக்குப் பின்னர் இம் மாநிலம் ஈக்வடாரின் வடகிழக்குக் கோடியில் ஏறக்குறைய மக்கள் நடமாட்டமே அற்ற அமேஸான் ஆற்றினுடைய மேல்பாட்டையின் ஒரு சிறு பகுதியைக் குறிப்பிடுவதாகத்தான் தலப்படங்கள் எல்லாம் காட்டுகின்றன. ஐ. நா. சபையின் புள்ளிவிவரங்களின்படி, ஈக்வடாரின் 104,000 சதுரமைல் பரப்பில் 60%-க்கும் மேற்பட்ட அளவு வனாந்தரமாக இருக்கிறது. மேலும், 21 சதவீதப் பரப்புப் பயன்பாட்டின் கீழ் இல்லையெனினும், வருங்காலத்தில் மிகுந்த பயனை அளிக்கலாம் என எண்ணப்பெறுகிறது. தீவிரமான பண்ணைத் தொழிலின்கீழ் இருந்துவரும் பரப்பு மிகக் குறைவே— உழத்தகு நிலத்தின் பரப்பு 4%-க்குச் சிறிது மேற்பட்டது; சுமார் 8% கால்நடைப் பண்ணைத் தொழிலுக்குப் பயன்பட்டுவருகிறது. எனினும், ஈக்வடார் குடியரசின் பொருளாதாரத்திற்கு வேளாண்மையே உயிர்நாடி. மொத்தப் பரப்பில் சுமார் 6 சதவீதப் பரப்புப் பயனெதுவும் அளியா நிலம் எனப் பாகுபடுத்தப்பெற்றுள்ளது.

20,000 அடிக்கும் அதிகமாக உயர்ந்த ஆண்டீஸ் மலைகளது இரு சங்கிலித் தொடர்களும் தம்மிடையே ஒரு பள்ளத்தாக்கைக் கொண்டுள்ளன. இவ்விரு தொடர்களையும் இணையவிடாது தடுக்கும் இப் பள்ளத்தாக்குக் கடல்மட்டத்திற்குமேல் 8,000-லிருந்து 10,000 அடிக்கு உட்பட்ட உயரத்தில் அமைந்துகிடக்கிறது. இதன் மருங்கிலுள்ள எரிமலைகளின் செய்கையால் உருவாகியுள்ள லாவா தொடர்க் குன்றுகளின் (lava ridge) மூலம் இப் பள்ளத்தாக்கு 10 வடிநிலங்களாகப் பிரிபட்டுள்ளது. இவ் வடி

நிலங்கள் ஒவ்வொன்றும் மக்கள் நெருக்கம் மிகுந்தவை. ஈக்வடாரின் 4 மில்லியன் மக்களில் பெரும்பாலோர் இப்பத்து வடிநிலங்களிலேயே செறிந்துள்ளனர். இப் பெற்றித்தான உயர்நிலப் பகுதியில் சீரும் சிறப்பும் பொருந்தி நடைபெறும் தொழில்கள் கால்நடை வளர்த்தலும், உள்நாட்டு நுகர்வுக்கென உணவுப் பயிர்கள், பழங்கள், காய்கறிகள் ஆகியவற்றைப் பயிரிடுதலுமாம். இந் நாட்டின் கால்நடைப் பண்ணைகளில் 1·6 மில்லியன் மாடுகளும், 2 மில்லியன் செம்மறியாடுகளும், 1 மில்லியன் குதிரைகளும், 1 மில்லியன் பன்றிகளும் இருக்கின்றன. செம்மறியாடுகள் உயர்நிலங்களிலும், மற்றக் கால்நடை வகைகள் பொதுவாக நாடெங்கணும் வளர்கின்றன.

கடற்கரைப் பகுதியில் நீர்க்கால் யாத்தலின் (irrigation) துணைகொண்டு அயனமண்டலப் பண்ணைமுறை நடைபெறுகிறது. ஏறக்குறையத் தனது ஏற்றுமதி வர்த்தகம் முழுவதற்கும் ஈக்வடார் இப் பிரதேசத்தைத்தான் நம்பியிருக்கிறது. இப் பிரதேசமே அவ் வர்த்தகத்தைக் காத்துவருகிறது எனக் கூறல் மிகையன்று. பல்லாண்டுகளாகக் கோக்கோ மிகச் சிறந்த உற்பத்திப் பொருளாக விளங்கிவந்தது. ஆனால், இப் பயிருக்கு விட்ச்ப்ரூம் நோய் (witchbroom disease) கண்டதன் விளைவாக அதனுற்பத்தி மிக மிகத் தாழ்ந்தது. இரண்டாம் உலகப் போரின்போது கோக்கோவைக் காட்டிலும் நெற்பயிருக்கு முக்கியத்துவம் அதிகரித்தது. நெல் பயிரிடுவதில் கைக்கொள்ளப்பெற்ற முறைகள் தொன்மையானவையாகவும், அப் பயிரின் விளைச்சல் குறைவாகவும் இருந்தும் கூட மேற்கூறிய நிலை சாத்தியமாயிற்று. அண்மையில் காப்பிப் பயிரும் வாழையும் முன்னணிக்கு வந்துள்ளன. நேந்திர வாழையின் உற்பத்தியில் ஈக்வடாரை பிரேஸில் நன்கு விஞ்சியிருப்பினும், அதன் ஏற்றுமதியில் கடந்த சில்லாண்டுகளாக உலக நாடுகளுள் ஈக்வடார் முதலிடம் வகித்துவந்துள்ளது.

பல்ஸா (balsa) என்னும் மிக இலேசான மரத்தின் உற்பத்திக்கு ஈக்வடார் பிரசித்தி பெற்றது. உலகில் பல்ஸா உற்பத்தியாகும் பிரதேசங்களில் ஈக்வடாரின் காடுகள் முதன்மையானவை. ஈக்வடாரின் வனங்களிலிருந்து கிட்டும் மற்றப்பொருள்கள் ரப்பர், கேபக் (kapok), கனமான மரக்கட்டைகள் (hardwood logs), டகுவா (tagua-இது பித்தான்கள் தயாரிக்கப் பயன்படுகிறது), கொய்னு மரப்பட்டை (cinchona bark), மற்றும் டொக்குவில்லா என்னும் பனைவகையின் (toquilla palm) கீற்று [இதைக்கொண்டு பனமா குல்லாய்கள் (panama hats) தயாரிக்கப்பெறுகின்றன] ஆகியவை.

இந் நாட்டில் பெட்ரோலியம் கிடைக்கின்றது. எனினும், அதன் உற்பத்தி குறைவு (1956-ல் உற்பத்தி ½ மில்லியன் டன்களுக்கும் குறைவு). தங்கம், வெள்ளி, செம்பு, காரீயம் ஆகிய உலோகங்களும் வெட்டியெடுக்கப்படுகின்றன.

இதன் ஆக்கத் தொழில்கள் சிற்றளவிற்றான் நடைபெறுகின்றன. நெசவுத் தொழில், சர்க்கரை தயாரிப்பு, எண்ணெய்ச் சுத்திகரிப்பு முதலியவற்றைத் தவிரப் பனாமா குல்லாய்கள் தயாரிக்கும் தொழிலும் நடைபெறுகின்றது. பனாமா குல்லாய்கள் பனாமா நாட்டின் வழியாகத்தான் அமெரிக்க, ஐரோப்பியச் சந்தைகளை அடைகின்றன. ஆகவேதான், இக் குல்லாய்களுக்கு அப் பெயர் அமைந்தது. ஆனால், ஈக்வடாரோடு ஜப்பான், ஃபிலிப்பீன் தீவுகள் முதலியவை போட்டியிடுவதால், இக் குல்லாய்கள் தயாரிக்கும் தொழில் சிறப்பில் மங்கிவருகிறது.

ஸ்யூகர் (Sucre) என்பதே இந் நாட்டில் வழங்கிவரும் நாணயம். அரசாங்கக் கணக்கீடுகளின்படி 15 ஸ்யூகர் கொண்டது ஓர் அமெரிக்க டாலர் ($), அல்லது 42 ஸ்யூகர் அடங்கியது 1 பிரிட்டிஷ் பவுண்டு (£). ஆனால், தடையற்ற சந்தையின் நாணயமாற்று வீதப்படி சுமார் 53 ஸ்யூகர்கள் கொண்டது ஒரு பிரிட்டிஷ் பவுண்டு. இதன் ஏற்றுமதி, இறக்குமதிப் பொருள்களின் மதிப்பு ஐக்கிய நாடுகளவையின் மூலம் அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டு டாலரின் அடிப்படையிற்றான் கணக்கிடப்பெறுகிறது. 1956-ல் இறக்குமதியான பொருள்களின் மதிப்பு 80 மி. டாலர்களாகவும் (£28½ மி.), ஏற்றுமதிப் பொருள்களது மதிப்பு 94 மி. டாலர்களாகவும் (£ 33½ மி.) இருந்தது. மொத்த ஏற்றுமதியில் நேந்திர வாழை 40 சதவீதமாகவும், காப்பி 31சதவீதமாகவும், கோக்கோ 19 சதவீதமாகவும், இவை மூன்றுஞ் சேர்ந்து மொத்தத்தில் 90 சதவீதமாகவும் இருந்தன. இறக்குமதியான பொருள்களில் அரைப் பாகத்திற்கும் மேற்பட்ட அளவை அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளும், ஜெர்மனி 12 சதவீதத்தையும், ஐக்கிய அரசு 6 சதவீதத்தையும் அளித்தன. நாட்டின் ஏற்றுமதியில் 60 சதவீதத்தை அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளும், 12 சதவீதத்தை ஜெர்மனியும், கொலம்பியா, பெல்ஜியம், இத்தாலி ஒவ்வொன்றும் 4 அல்லது 5 சதவீதத்தையும், 2 சதவீதத்தை ஐக்கிய அரசும் பெற்றுக்கொண்டன.

ஈக்வடாரின் முக்கியத் துறைமுகப்பட்டினமான குவாயாகீல் (Guayaquil), க்விடோ (Quito) நகரோடு ஓர் இருப்புப்பாதை மூலம் இணைப்புப் பெற்றுள்ளது. க்விடோ நகரம் நாட்டின்கண் இருக்கும் உயர்நில வடிநிலங்கள் ஒன்றனில் அமைந்திருக்கின்றது.

இந் நகரை அடையும் இருப்புப்பாதை 11,653 அடி உயரம்வரை ஏறுகின்றது. எனினும்,பொதுவாக ஈக்வடாரில் போக்குவரத்துச் சாதனங்கள் சீரிய முன்னேற்றம் அடையவில்லை.

ஈக்வடாரின் முக்கிய நகரங்களின் மக்கள்தொகை பற்றிய மதிப்பீடு (1955)

க்விடோ — 237,000 குவாயாகீல் — 296,000

காலபாகோஸ் தீவுகள் (Galapagos Islands): காலபாகோஸ் [ஆமை(Tortoise)] தீவுகள் ஈக்வடாருக்கு உரிமையானவை. அமெரிக்கக் கடற்கரையினின்றும் விலகிச் சுமார் 600மைல் தொலைவில் பூமத்தியரேகையின்மீது அமைந்துள்ள இத்தீவுக்கூட்டம் மொத்தமாக 3,000 சதுரமைல் பரப்பளவையும் சுமார் 1,500 மக்களையும் கொண்டது. ஈங்கிருந்து குவானோவும்(guano)ஆர்ச்சில்லா பாசியும் (orchilla moss)—இவ்விரண்டும் செக்கர் நிறச் சாயங்கள் (purple dyes) தயாரிக்கப் பயன்படுகின்றன—ஏற்றுமதியாகின்றன. இத்தீவுக்கூட்டம் மீன்வளம் கொழிக்குமொரு பகுதி. ஆகவே, இதைச் சுற்றிலும் மீன்கள் ஏராளமாகப் பிடிபடுகின்றன. இதன் வழி இத் தீவுகள் வர்த்தகச் சிறப்புப் பொருந்தி விளங்குகின்றன.

பெரு

பரப்பளவின் அடிப்படையில் தென் அமெரிக்கக் குடியரசுகளுள் பெரு மூன்றுவது இடம் பெறுகிறது. 482,000 சதுர மைல்கள் கொண்ட பெரு, பரப்பளவில் பிரிட்டனைக் காட்டிலும் ஐந்து மடங்குக்கும் மேற்பட்டதாகும். அதன் 10 மி. மக்களில் பாதிக்கு மேற்பட்டவர் வெள்ளை இனத்தைச் சேர்ந்தவர் அல்லது மெஸ்டிஸோக்கள் (mestizos) ஆவர்; ஏனையோர் இந்திய மக்கள். இம் மக்கள்தொகை ஒரே சீராகப் பரவியிருக்கவில்லை. குளிர்ந்த ஹம்போல்டு (Humboldt) நீரோட்டத்தால் தணிக்கப்பெற்ற வெப்பத்தைகொண்ட இந் நாட்டு அயன மண்டலக் கடற்கரையோரங்களில் வெள்ளை இனத்தவரில் பெரும்பான்மையோர் வசிக்கின்றனர். இந்தியர்கள் இங்கா (Inca) நாகரிகக் காலந்தொட்டு இருந்துவருவது போன்றே தெற்குப் புற மலைப்பகுதிகளில் வாழ்கின்றனர். இங்கு ஆண்டீஸ் மலைகள் இடையே ஆழ்ந்த தென்வடக்குப் பள்ளத்தாக்குகளால் பிளவுபடுத்தப்பட்ட உயர்நிலங்களையும் மலைத்தொடர்களையும் கொண்டு 200—250 மைல் அகலமுள்ளவையாகவும், தென்அமெரிக்காவிலேயே மிக உயரமான பகுதிகளாக 20,000 அடிக்கும் மேலோங்கியும் விளங்குகின்றன. இம் மலைக்கோவைகளுள் முக்கி

யமான மேற்கத்திய கார்டில்லெரா (Cordillera) குறுகிய வரண்ட கடற்கரையோரப் பகுதிகளிலிருந்து செங்குத்தாக எழுகின்றது. அனேகமாக 14,000 அடிக்குக் கீழ்ப்படாத உயரமுள்ளதால், இது போக்குவரவுக்கு ஒரு மாபெருந் தடையாயிருக்கிறது. உட்புறத்தில் அடர்ந்த காடுகளைக் கொண்ட ஆண்டீஸ் மலைச்சரிவுகளும், வெப்பமான அமேஸான் வடிநிலத்தைச் சேர்ந்த தாழ்நிலங்களும் கொண்ட பெரும் பகுதியில் மக்கள்தொகை மிகக்குறைவு. இப்பகுதி நாட்டில் ஒரு பாதியாகும்.

பெருவின் பரப்பளவில் 56 சதவிகிதம் காடுகளாகும். மற்றொரு 33 சதவிகிதம் தரிசு நிலம் அல்லது கட்டடங்களமைந்த நிலமாகும். மீதமிருக்கும் 11 சதவிகிதமே வேளாண்மைக்கேற்றதாகும். ஆனால், இதில் 1½ சதவிகிதமே விளைநிலமாகவும், 9½ சதவிகிதம் கால்நடைகளுக்கான மேய்ச்சல் நிலமாகவும் இருக்கிறது. இங்குப் பரந்த சமநிலங்களே இல்லை. விளைநிலங்கள் முழுவதும் ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்குகளையொட்டி அபிவிருத்தி செய்யப்பெற்ற நீண்ட பகுதிகளிலேயே உள்ளன. 25—50 மைல் அகலமும் 1,400 மைல் நீளமுமுள்ள வரண்ட கடற்கரையோரப் பகுதியின் குறுக்கே 50-க்கும் மேற்பட்ட ஆறுகள் ஓடுகின்றன. இவற்றில் ஓடும் பெரும்பான்மையானவை அவ்வப்போது வரண்டுவிடுகின்றன. போதுமளவு தண்ணீர் உள்ள இடங்களிலெல்லாம் நீர்ப்பாசன முறை அமலாக்கப்பெற்று நிலம் தீவிரமாகச் சாகுபடி செய்யப்படுகின்றது.

இக் கடற்கரைப் பகுதியின் வட பாகத்திற்றான் ஏற்றுமதி வர்த்தகத்திற்கென்றே உற்பத்தித் தொழில் நடைபெற்றுவருகிறது. இங்குப் பருத்தி, கரும்பு, நெல் முதலியவை முக்கியமான பயிர்கள். மத்தியப் பாகத்திலோவெனில், பருத்தியோடு சேர்ந்து பழவகைகளும் காய்கறிகளும் உற்பத்தியாகின்றன. தென் பாகத்தில் தற்பயன் பொருட்டுப் பயிராக்கல் முறையே வழக்கிலிருந்துவருகிறது. இம் முறையில் பயிராகும் விளையுள்கள் இப் பகுதியில் வாழும் இந்தியக் குடிகளுக்கென்றே உற்பத்தியாக்கப் பெறுகின்றன. இவ்வாறு சுயதேவையைப் பூர்த்தி செய்தற்கென்றே கோதுமை, மக்காச்சோளம், பார்லி, ஓட்ஸ், உருளைக் கிழங்கு முதலியவை இந்தியக் குடிமக்கள் செறிந்து காணப் பெறும் சியெரா (Sierra) எனப்பெறும் உயர்நிலப் பிரதேசத்தில் விரிந்த பரப்பில் பயிரிடப்பெறுகின்றன. இந்த சியெரா பிரதேசத்திலுள்ள மேய்ச்சல் நிலங்கள் செழிப்புக் குறைந்தவையாயிருப்பினும், இவை மிகுந்த எண்ணிக்கை கொண்ட செம்மறியாடுகட்கும் (16½ மில்லியன்), 3½ மில்லியன் கால்நடைகட்கும்,

யாமா (llamas), அல்பாகா (alpacas) போன்றவற்றிற்கும் (இவை மொத்தம் 3½ மில்லியன்), 2¼ மில்லியன் வெள்ளாடுகட்கும், 1⅓ மில்லியன் பன்றிகளுக்கும் நல்வாழ்வு அளித்துவருகின்றன. இந்நாட்டில் சுமைகளைத் தூக்கிச்செல்ல வெகுகாலமாக யாமா (llamas) என்னும் பிராணிகளே பயன்படுத்தப்பெற்றுவருகின்றன.

மான்டாஞ (Montana) எனப்பெறும் குறுக்கு ஆண்டீஸ் பிரதேசத்தில் (trans-Andean region) உழவுத் தொழிலுக்கும், கால்நடை வளர்க்குந் தொழிலுக்கும் ஏற்றனவாகப் பெரும் பரப்புகள் இருந்துங்கூட, இப்பிரதேசத்தில் விவசாயத் துறை அதிகமாக அபிவிருத்தி அடையவில்லை. போக்குவரத்துத் துறையிற் காணும் இடர்ப்பாடுகளும் காலநிலையின் வெம்மையும் விவசாயத்தின் வளர்ச்சிக்குத் தடைகளாக இருக்கின்றன. இப் பிரதேசத்தின் காடுகளிலிருந்து ரப்பர், பலாட்டா (balata), கொய்ஞ (quinine) காபக் (kapok), மூலிகைச் செடிகள் போன்ற பயன்மிகு பொருள்கள் பல கிடைத்துவரினும், இப் பிரதேச மக்கள் அதில் வளர்ந்துள்ள மதிப்புயர்ந்த மரவகைகளைப் பெரும்பாலும் பயன்படுத்தாது இருக்கின்றனர்.

பெருவின் மேற்குக் கரையை ஒட்டி ஓடும் ஹம்போல்ட் நீரோட்டம் (Humboldt Current) மீன்வளம் கொழிக்கும் நீர்ப் பகுதியாக விளங்குகிறது. இம் மீன்வளங்களே பறவைகளைத் தம்பால் ஈர்ப்பனவாகவும் இருக்கின்றன. கடற்கரையையொட்டினாற்போலுள்ள தீவுகளில் குவாஞே பறவைகளினல் நிறையப் படிவுகள் ஏற்பட்டுள்ளன. இப் படிவுகள் பெருவின் விவசாயத்தில் உரங்களாகப் பயன்பட்டு மிகுந்த பயன் அளிக்கின்றன.

பெருவின் தரைக்குக்கீழ்க் கிடக்கும் செல்வங்களின் சிறப்பு ஈண்டுக் குறிப்பிடத்தக்கது. இதன்கண் அகப்படுவனவற்றுள் கடற்கரைப் பகுதியின் வட கோடியில் கிடைக்கும் பெட்ரோலியம் (1956ஆம் ஆண்டில் இதன் உற்பத்தி 2½ மில்லியன்கள்), செம்பு, தங்கம், வெள்ளி, நாகம், காரீயம், இரும்பு, நிலக்கரி, வெனேடியம் (vanadium) முதலியவை அடங்குகின்றன. இவற்றுள் பெட்ரோலியத்தைத் தவிர்த்து மற்றக் கனிப்பொருள்கள் சேய்மையிலுள்ள உயர்ந்த ஆண்டீஸ் மலைப்பகுதிகளிலேயே பெரும்பாலும் வெட்டியெடுக்கப்பெறுகின்றன. கடந்த சில்லாண்டுகளில் வெனேடியத்தின் உற்பத்தி குறைந்திருக்கிறது. ஆனால், சில செம்புச் சுரங்கங்களில் செம்பு வெட்டியெடுப்புப் பல நூற்றூண்டுகளாகவே நடைபெற்றுவருகிறது. வெள்ளி உலோகத்தின்

உற்பத்தியில் பெரு உலகில் நான்காவது இடத்தைப் பெறுகிறது. இவ்வாறு பெருவில் கனிப்பொருள்கள் மிகுந்து கிடப்பினும், அவை இந்நாட்டின் பொருளாதார வாழ்வில் உன்னத நிலையை வகித்துவரும் உழவுத் தொழிலின் சிறப்புக்கு ஒப்பாகா. ஏனெனில், எண்ணெய் வயல்களிலிருந்தும் கனிச்சுரங்கங்களிலிருந்தும் கிட்டும் வருவாயின் பெரும்பகுதி அயல் நாட்டு மூலதனக்காரர்களுக்கு உரிமையாக இருக்கிறது. நாட்டின் விவசாயத்தில் கச்சாப் பருத்தியின் உற்பத்தியும் கரும்பின் உற்பத்தியும் முக்கியத்துவம் மிகுந்தவை. பயிராகும் பருத்தியில் பெரும்பாலான பகுதி டாங்குவிஸ் (Tanguis) என்னும் வகையைச் சார்ந்ததாக இருக்கிறது. நீண்ட சிம்பு வகைப்பட்ட இப் பருத்தி பெருவிற்கே உரியது. உலகச் சந்தைகளில் இப் பருத்தி மிகுதியாகத் தேவைப் படுகின்றது. 1956-ல் இதன் உற்பத்தி 113,000 டன்களாக இருந்தது. அதே ஆண்டில் உற்பத்தியான கரும்பின் அளவு 700,000 டன்கள். பெருவிலிருந்து ஏற்றுமதியாகும் மீன், காப்பி, தோல்வகைகள், ஆட்டு ரோமம் முதலியவை இரண்டாந்தர முக்கியத்துவம் வாய்ந்தனவாகும்.

இந் நாட்டிலுள்ள பருத்தியாலைகள் பல்லாயிரக்கணக்கான மக்களுக்கு வேலைவாய்ப்பளிக்கின்றன. மற்றும் ஈங்குள்ள செய் தொழில் நிறுவனங்கள் கம்பள நெசவாலைகளும், ரேயான் தொழிற்சாலைகளும், இரும்பு-எஃகு தொழிற்சாலைகளும், ஒரு பெட்ரோலியம் சுத்திகரிப்புத் தொழிற்சாலையும் ஆகும். மேலும், நுகர்வோர் பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் தொழிற்சாலைகள் பலவுள. இவற்றில் ஏறக்குறைய எல்லாமே பெருவின் தலைநகரான லீமாவிலும் (Lima), அதைச் சுற்றிலும் அமைந்திருக்கின்றன. கடற்கரையிலிருந்து சிறிது உள்நாடு தள்ளி, ஆனால், கடற்கரைக்கு நடுவே இருக்கும் லீமா நகரத்திற்கு அருகிலேயே அதன் துறைமுகமான கலாவோ (Callao) அமைந்திருக்கிறது. நவீன வசதிகள் கொண்ட இத் துறைமுகம் பேரழகு வாய்ந்தது. பெருவின் இறக்குமதிச் சரக்குகளிற் பெரும்பாலானவை இத் துறைமுகத்தின் வழியாகத்தான் வருகின்றன. ஆனால், ஏற்றுமதிப் பண்டங்களோவெனில் நாட்டின் உற்பத்தித்தலங்களுக்கு அண்மையில் உள்ள சிறிய துறைமுகங்களின் வாயிலாகவே வெளிநாடுகட்கு ஏற்றுமதியாகின்றன. அமெஸான் பிரதேசத்து உற்பத்திப் பொருள்கள் மட்டும் அட்லான்டிக் பெருங்கடலிற்குப் போக்குவாயாக விளங்கும் ஆற்றுத்துறைமுகமான இக்விடாஸின் (Iquitos) வழியே செல்லுகின்றன. ஸால் (Sol) என்பதே இதன் நாணயமாகும். தடையற்ற வாணிபத்தில் இது சுமார் 4½ பென்ஸ் மதிப்

பிற்குச் சமம் (ஓர் அமெரிக்க டாலர் என்பது 19 ஸால் கொண்டது; 1ஸ்டெர்லிங் பவுண்டு 53 பவுண்டு கொண்டது). 1955-ல் இறக்குமதியான சிறப்புப் பண்டங்களின் மதிப்பு 5,794 மில்லியன் ஸால் (£ 110 மி.) ஆகவும், ஏற்றுமதியான சிறப்புப் பண்டங்களின் மதிப்பு 5,146 மில்லியன் ஸால் (£ 97 மி.) ஆகவும் இருந்தது. ஏற்றுமதியில் 25% கச்சாப் பருத்தியாகவும், 14% சுத்தி செய்யப் பெற்றதும் சுத்தி செய்யப்பெறாததுமான சர்க்கரையாகவும், 3-லிருந்து 4% மீனாகவும், 3% காப்பியாகவும் இருந்தது. ஆக, இப் பொருள்கள் எல்லாவற்றின் அளவும் 45% ஆகிறது. தாதுப் பொருள்கள் மொத்த ஏற்றுமதியில் 44% ஆக இருந்தன. இவற்றில் காரீயம் (12%), செம்பு (10%), பெட்ரோலியம் அதிலிருந்து கிடைத்த பொருள்கள் (8%), துத்தநாகம் (5%-க்கு மேல்) முதலியவை அடங்கின. இறக்குமதிச் சரக்குகளிற் பாதியை அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் அளித்தன. மேலும், ஜெர்மனி, ஐக்கிய அரசு ஆகிய ஒவ்வொன்றும் 9%ஐப் பெருவிற்கு அளித்தன. நாட்டின் ஏற்றுமதியில் 36%ஐ அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளும், 13%-க்கும் அதிகமான அளவைச் சிலியும், 10%-க்கு அதிகமான அளவை ஐக்கிய அரசும் எடுத்துக்கொண்டன.

பெருவின் கடல் துறைமுகங்களெல்லாம் நாட்டின் கடற்கரையோரமாகச் செல்லும் கப்பல் போக்குவரத்து ஊழியங்களின் மூலம் ஒன்றோடொன்று தொடர்பு வைத்துக்கொண்டுள்ளன. இக் கடலோரக் கப்பல் வழிகள் நாட்டின் போக்குவரத்து அமைப்பில் ஒரு முக்கிய அங்கம் வகிக்கின்றன. நிலப்பாங்கின் விளைவாகச் சாலைகள், இருப்புப்பாதைகள் முதலியவை யாவும் பெரும்பாலும் நாட்டின் உற்பத்தித் தலங்களை அவற்றிற்கு வெகு அருகேயுள்ள துறைமுகங்களோடுஇணைப்பதற்கென்றேஅமைக்கப்பெற்றுள்ளன. இப்போது இந் நாட்டின் கடற்கரையை ஒட்டினாற்போல் ஒரு நெடுஞ்சாலை (பான் அமெரிக்க நெடுஞ்சாலை) ஓடுகிறது. 522 மைல் நீளமுடைய மற்றுமொரு சாலை சியெரா (Sierra) மலைத் தொடர்களைக் கடந்து சென்று லீமா நகரத்தைக் கப்பலோட்டத் தக்க அமெஸான் ஆற்றின் மேல்பாட்டைகளோடு இணைக்கிறது. ஆனால், இந்நாட்டின் சுமார் 20,000 மைல் நீளமுடைய சாலைகளில் பெரும்பாலானவை கப்பியிடப்பெற்றவையல்ல. நாட்டின் வட, மத்திய, தென் பிரதேசங்களில் தனித்தனிக் குழுக்களாக இயங்கிவரும் 2,600 மைல் நீளமுடைய இருப்புப்பாதைகளே இந் நாட்டின் கனிப்பொருள்களை நாட்டு மக்கள் பயன்படுத்தத் தூண்டியதற்கு முக்கியக் காரணியாக விளங்குகின்றன. ஆண்டீஸ் மலைத்தொடர்களிலுள்ள மேட்டு நிலங்களை அடைவதற்கு வழி

செய்யும் இரு பாதைகள் உலகத்திலேயே குறிப்பிடத்தக்க பெருமை வாய்ந்த இருப்புப்பாதைகளுள் இரண்டாம். லீமா-ஒரோயா (Lima - Oroya) இருப்புப்பாதை மேற்குக் கார்டில்-லெராவினூடே செல்கையில் 15,665 அடி உயரத்தில் ஓடுகிறது. ஆண்டீஸ் மலைப்பகுதியில் ஓடும் மற்றோர் இருப்புப்பாதை தெற்கேயுள்ள கடல் துறைமுகமான மொல்லெண்டோவிலிருந்து (Mollendo) ஏறத் துவங்கி, ஆரக்கீபா (Arequipa) நகரின் வழியே சென்று, டிடிகாகா ஏரியை (Lake Titicaca) அடைகிறது. இப்பாதை 14,688 அடி உயரத்தை அடைகிறது. 12,500 அடி உயரத்திலமைந்துகிடக்கும் டிடிகாகா ஏரி தென் அமெரிக்காவிலேயே மிகப் பெரியது. இதன் பரப்பு 4,000-லிருந்து 4,500 சதுர மைல்கட்கு உட்பட்டதென வெவ்வேறாக மதிப்பிடப்பெறுகிறது. இந்த ஏரி பெரு, பொலிவியா ஆகிய இரு நாடுகளுக்கும் உரியது. இவ்விரு நாடுகளும் அந் நீர்ப்பரப்பைத் தம்மிடையே பகிர்ந்து கொண்டுள்ளன. மொல்லெண்டோவிலிருந்து கிளம்பும் இருப்புப்பாதை பொலிவியா குடியரசை அடைவதற்கு வகை செய்துள்ள முக்கியமான வழிகளுள் ஒன்று ஆகும். பொலிவியா நாடு கடற்கரைப் பகுதியற்ற ஒரு நாடு என்பதை நினைவிலிருத்திக் கொள்ளவேண்டும்.

முக்கிய நகரங்களின் மக்கள்தொகை
(1957ஆம் வருடத்திய மதிப்பீடுகள்)

லீமா	1,136,000	ஆரக்கீபா	117,000
கலாவோ	126,000	கஸ்கோ	68,000

பொலிவியா

ஃபிரான்ஸைப்போல் இருமடங்கு பெரிய பொலிவியா நாடு, தென்னமெரிக்கக் குடியரசுகள் எல்லாவற்றுள்ளும் மிகக் குறைந்த மக்களடர்த்தி கொண்டது. 4,24,000 சதுர மைல் பரப்புடைய இந் நாட்டில் 3½ மில்லியன் மக்கள் வாழ்கின்றனர். எனவே, இதன் சராசரி மக்களடர்த்தி ஒரு சதுர மைலுக்கு 7½ என ஆகிறது. 1879–82 ஆம் ஆண்டுக்குட்பட்ட காலத்தில் இது சிலி நாட்டுடன் போர் தொடுத்த சமயத்திற்கு முன்பு வரையிலும் இந் நாடு ஃபசிபிக் பெருங்கடலைச்சார்ந்த ஒரு கடற்கரைப் பகுதியைத் தனக்குரியதாகக் கொண்டிருந்தது. ஆனால், அவ்வாண்டிலிருந்து அது முழுவதும் ஓர் உடன்பாட்டுக் குடியரசாகவேதான் இருந்துவருகிறது. இதைச் சூழ்ந்து பிரேஸில், பராகுவே, ஆர்ஜென்டினா, சிலி, பெரு ஆகிய நாடுகள் உள்ளன.

இந் நாட்டின் மேற்குப் பாகம் 6,500 சதுரமைல் பரப்புடைய ஓர் உயர்ந்த பீடபூமியடங்கியது. சராசரியாக 13,000 அடி உயரத்தைக் கொண்ட இப் பீடபூமியின் ஈரோரங்களிலும் 21,000 அடிஉயரத்திற்கு எழுந்துள்ள சிகரங்களையுடைய ஆண்டிஸ் மலைத் தொடர்களின் இரண்டு முக்கியமான கோவைகள் (chains) ஓடுகின்றன. தெற்கே இப் பீடபூமி அரைகுறைப் பாலையாகக் காட்சியளிக்கிறது. இத் தென் பகுதியைக் காட்டிலும் நீர்வளம் மிக்க வடபாகத்திற்றான் குறிப்பிடத்தக்க அளவில் மக்கள் செறிந்துள்ளனர். இதே வடபாகம் டிடிகாக்கா ஏரி அடங்கிய ஆழங் குறைந்த பள்ளத்தில் முடிவடைகின்றது. யுங்காக்கள் (Yungas) எனப்பெறுகின்ற வளமான பள்ளத்தாக்குகளால் அறுபட்டுக் காணப்பெறும் கிழக்குக் கார்டிலெரா மலைக்கோவை, அப் பீடபூமிக்கு அப்பால் அமெஸான் வடிநிலத்துள்ள காடுகளடர்ந்த தாழ்நிலங்களை நோக்கிக் குறிப்பாக உயரத்தில் தாழ்வுற்றுப் பின்பு படிப்படியாகக் கீழிறங்கி, இறுதியில் தெற்கு நோக்கிப் பாயும் ஆறுகளடங்கிய பராக்குவே ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்கிற்கு இடம் கொடுக்கிறது. இக் கிழக்குத் தாழ்நிலங்கள் நாட்டின் பரப்பில் சுமார் மூன்றிலிரு பங்கிற்குச் சமமான பரப்புடையவை. இவற்றை எளிதில் அணுக முடிவதில்லை. இவை ஏறக்குறைய முழுவதும் முன்னேற்றமடையாது வறிதே கிடக்கின்றன. இத் தாழ்நிலங்களில் நிலவும் அயன மண்டலக் காலநிலை யுங்கா பகுதிகளின் துணை அயனமண்டல வெப்பநிலைகளிலிருந்தும், இப் பீடபூமியில் நிலவும் தண்மையிலிருந்தும், கடுங்குளிரிலிருந்தும் முற்றிலும் வேறுபட்டுள்ளன.

மொத்தத்தில் 3 சதவீதத்திற்கும் குறைந்த பரப்பு (12,000 ச. மைல்கள்) உழத்தகு நிலமாகும் என்று வகைப்படுத்தப்பெற்றுள்ளது. ஆனால், இச் சிறிய பரப்பிற் பெரும் பகுதி தரிசாகக் கிடக்கின்றது. இப் பீடபூமியில் உருளைக் கிழங்கு, போஷாக்கு மிகுந்த கூலங்கள் (hardier cereals) முதலியவற்றின் உற்பத்தி ஒரு வரம்புக்குட்பட்டு நடைபெற்றுவருகிறது. மற்றக் கூலங்களும், கோக்கோவும், காப்பியும் யுங்கா தாழ்நிலங்களில் பயிராகின்றன. கிழக்கிலுள்ள சமநிலங்களில் பண்படுத்தப்பெற்றுள்ள சில பாகங்களில் கரும்பு, நெல், பருத்தி முதலியவை சாகுபடியாகின்றன. இச் சமநிலங்களிலிருந்து கிடைக்கும் கான்படு பொருள்களில், ஆண்டுதோறும் மாறுபடும் அளவுகளில் உற்பத்தி செய்யப்பெறும் ரப்பரும், பாரிய அளவு கொய்னவும், கொய்ன மரப்பட்டையும் அடங்குகின்றன. இதன் ஆனிரைப் பண்ணைகளில் 2½ மில்லியன் கால்நடைகளும், 6½ மி. செம்மறியாடுகளும், சுமை தூக்கும்

மிருகங்களாகப் பயன்படும் பல லாமாக்களும் (llamas), (ஒரளவிற்கு ஏற்றுமதியாகும்) உரோமத்தைக் கொடுக்கின்ற அல்பாகா (alpaca) என்னும் பல மிருகங்களும் வளர்ந்துவருகின்றன. அமெஸான் வடிநிலத்திலுள்ள சில சீராக்கப்பெற்ற பரப்புகளில் கால்நடை வளர்த்தல் நடைபெற்றுவருகிறது. இப் பிரதேசத்திலுள்ள குளிரூட்டும் ஆலைகள் மூன்று, தாம் தயாரித்த இறைச்சியை விமானத்தின் மூலம் லாபாஸ் நகரத்திற்கு அனுப்புகின்றன.

நாட்டு மக்களில் மூன்றிலிரு பங்கினருக்கு விவசாயமே வாழ்வளிக்கிறது. 2 சதவீத மக்கள்தாம் சுரங்கத் தொழிலை மேற்கொண்டு வாழ்கின்றனர். சுரங்க வேலை செய்வோர் தொகை குறைவெனினும், வணிகத் துறையில் சுரங்கத் தொழிலுக்கு நிறைய முக்கியத்துவம் உண்டு. 1956-ல் பொலிவியாவிலிருந்து ஏற்றுமதியான சரக்குகளில் 90 சதவீதத்திற்கும் அதிகமான அளவு பொருள்களைச் சுரங்கங்களே அளித்தது குறிக்கத்தக்கது. சுரங்க வேலைகளில் வெள்ளீயம் (tin) வெட்டியெடுத்தல் பேரளவில் நடைபெறுகிறது. வெள்ளீயம் அகப்படுமிடங்கள் மலைப் பிரதேசத்தில் உள்ளன. நாட்டின் ஏற்றுமதியில் 55% வெள்ளீயமாக இருந்தது. வெள்ளீய உற்பத்தியில் பொலிவியா நாடு, மலேயா, இந்தோனீசியா ஆகியவற்றிற்கு அடுத்த இடத்தைப் பெறுகிறது. 1956-ல் இதனுற்பத்தி 26,421 டன்களாக (15%) இருந்தது. இதேவமயத்து இந்தோனீசியாவும் மலேயாவும் முறையே 26,579 டன் (17%) 62,296 டன் (35%) வெள்ளீயத்தை உற்பத்தி செய்தன. சோவியத் ருஷ்யாவையும் சேர்த்த மொத்த உலக வெள்ளீய உற்பத்தியான 175,000 டன்களில் இம் மூன்றுஞ் சேர்ந்து 67%-க்குக் காரணமாயிருந்தன. முக்கியமான வெள்ளீயச் சுரங்கங்களை பொலிவியா அரசாங்கம் இன்று வாங்கிக்கொண்டுவிட்டது. 16ஆம் நூற்றுண்டில் ஸ்பானியர்கள் பாடோஸி வைப்புகளைக் கண்டுபிடித்த ஆண்டு முதற்கொண்டு பீடபூமிப் பகுதியில் வெள்ளியுலோகத்தை வெட்டியெடுத்தல் நடைபெற்றுவருகிறது. மேட்டுநில மாவட்டங்களில் காரீயம், ஆன்டிமனி, செம்பு, உல்ஃப்ராம், துத்தநாகம் முதலிய உலோகங்கள் அகப்படுகின்றன. ஆர்ஜென்டீனு நாட்டு எல்லைக்கு அருகில் சிறிது பெட்ரோலியமும் எடுக்கப்பெறுகிறது. நாட்டின் கனிப்பொருள்களிற் சில தீர்ந்துபோக ஆரம்பித்துவிட்டதற்கான அறிகுறிகள் தென்பட்டுவருகின்றன. பொலிவியாவின் பொருளாதாரத்தை மேலும் உறுதிப்படுத்தும் முயற்சிகளை அந் நாட்டரசாங்கம் மேற்கொண்டுவருகின்றது. இத்தகைய முயற்சிகளில் புதிய இருப்புப் பாதை,

சாலைப் போக்குவரத்து வசதிகளை அமைக்கும் நீண்ட காலத் திட்டங்களும் அடங்கும். இப் புதிய பாதைகள் அமையின், நாட்டில் மிகுந்த வளங் கொண்ட கீழைப் பிரதேசங்கள் பீடபூமியின் மீதுள்ள மக்கள்மிகு நகரங்களோடு எளிதில் தொடர்புகொள்ள வழியேற்படும்.

பொலிவியானோ (Boliviano) என்பதே இந் நாட்டின் செலாவணியாகும். 1959ஆம் ஆண்டில் தடையிலா வாணிபச் சந்தையில் நிலவிய நாணய மாற்று வீதத்தில் 8,850 பொலிவியானோக்கள் ஓர் அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டு டாலருக்குச் சமமாகவும், ஏறக்குறைய 25,000 பொலிவியானோக்கள் 1 ஸ்டெர்லிங் பவுண்டிற்குச் சமமாகவும் (1,000 பொலிவியானோ=9 பென்ஸ்) இருந்தது. ஐக்கிய நாடுகள் மகாசபை பொலிவியாவின் வர்த்தகப் புள்ளி விவரங்களை டாலர் அலகில் வெளியிடுகின்றது. அவற்றின்படி 1956-ல் பொலிவியாவின் இறக்குமதிகள் $ 84 மி. (£ 30 மி.) மதிப்புடையவையாகவும், ஏற்றுமதிகள் $ 108 மி. (£ 38½மி.) மதிப்புடையவையாகவுமிருந்தன.

15,000 அடிக்கும் மேற்பட்ட உயரங்களிலும்கூட ஓடும் பல்வேறு இருப்புப்பாதைத் தொடர்கள் பொலிவியாவிலுள்ளன. இவற்றின் மொத்த நீளம் சுமார் 1,700 மைல்கள். இவை டிடிகாக்கா ஏரியிலிருந்து ஆர்ஜென்டீனா வரையிலும் ஓடுகின்றன. பின்பு ஆர்ஜென்டீனியப் பகுதியில், அப் பாதைகள் வரித்தடையேதுமிலாத் துறைமுகப் பட்டினங்களான அரீகா (Arica), ஆன்ட்டொஃபகாஸ்டா (Antofagasta) ஆகியவற்றிலிருந்து மேற்குக் கார்டிலெரா மலைத்தொடர்கள்மீது செங்குத்தாக ஏறும் சிலி நாட்டு இருப்புப்பாதைத் தொடர்களோடு இணைந்துவிடுகின்றன. சிலி நாட்டைச் சார்ந்த இவ்விரு துறைமுகங்கள்தாம் பொலிவியாவின் அயல் நாட்டு வாணிபத்தின் பெரும் பங்கை நடத்திவருகின்றன. இவ்விரண்டைத் தவிர, பெரு நாட்டுத் துறைமுகமான மொல்லெண்டோவும் பொலிவியாவின் மற்றொரு வர்த்தகப் போக்குவாயாக விளங்குகிறது. இதை அடைவதற்கு முதலில் டிடிகாக்கா ஏரியை நீராவிக் கலத்தால் கடந்து பின்பு புகை வண்டி மூலம் செல்ல வேண்டும். இந் நாட்டில் 6,000 மைல்களுக்கும் மேற்பட்ட நீளத்திற்குச் சாலைகள் இருக்கின்றன. இவற்றிற் சில சாலைகளே எவ் வானிலையிலும் போக்குவரத்துக்கு ஏற்றவை. வடகிழக்குப் பகுதியிலுள்ள தாழ்நிலங்களில் மெடீரா (The Madeira) ஆற்றின் துணையாறுகளாக விளங்கும் அகன்ற, கப்பலோட்டத்தக்க ஆறுகள் ஓடுகின்றன. பொலிவியா, பிரேஸில் நாடுகளிடையே ஓடும் எல்லைக்கருகில் பாயும் இந்த ஆற்றின்

போக்கிலுள்ள துள்ளல்களைக் கடக்க இருப்புப் பாதைகள் உள்ளன. இவற்றின் மூலம் பிரேஸிலையடைய முடிகின்றது. ஆர்ஜென்டைனாவிலிருந்து பொலிவியாவை அடைவதற்கும் பொலிவியாவின் தென் கிழக்குப் பகுதியில் வழியிருக்கிறது. ஆற்றுக் கலங்கள் ப்யூனஸ் அய்ரீஸ் மாநகரத்திலிருந்து புறப்பட்டுப் பராக்குவே ஆற்றினை எதிர்த்துச் சென்று பொலிவியாவை அடைகின்றன.

பீடபூமியின் தென் பகுதியிலுள்ள ஸ்யூகர் (Sucre) என்னும் பேரூரே (மக்கள்தொகை 40,000) பொலிவியாவின் தலைநகராக இருந்திருக்க வேண்டும். ஆனால்,நாட்டின் ஆட்சிப் பீடம் லாபாஸ் நகரில்தான் அமைந்துள்ளது. இந் நகர் டிடிகாக்கா ஏரிக்கு அண்மையில்தானுள்ளது. கோச்சகாம்பா (Cochachamba) என்னும் ஊர் விவசாயத்தில் சிறந்து விளங்குகிறது. ஒருரோ (Oruro) என்னும் ஊர் வெள்ளீயத்தை வெட்டியெடுக்கும் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கும் ஓர் ஊராகும்.

முக்கிய நகரங்களின் மக்கள்தொகை (1950)

லா பாஸ்	...	321,000
கோச்சகாம்பா	...	81,000
ஒருரோ	...	63,000
பாடோஸி	...	46,000

சிலி (Chile)

சிலி குடியரசு,பெருவிற்குத் தெற்கேயுள்ள பசிஃபிக் கடற்கரை முழுவதையும் டியெரா டெல் ஃப்வேய்கோ (Tiera del Fuego) தீவின் ஒரு பாகமும், மெகெல்லன் ஜலசந்தி முழுமையும் உட்படக் கடற்கரையை ஒட்டினாற்போலுள்ள தீவுகளையும் கொண்டு விளங்குகிறது. வடக்கு தெற்காக இதன் நீளம் 2,800 மைல்கள்; எவ்விடத்தும் இதன் அகலம் 200 மைல்களுக்கு மேல் செல்லுவதில்லை. பிரிட்டிஷ் தீவுகளின் நிலக்கோடியிலிருந்து (The Land's End) நோவா ஸ்கோஷா (Nova Scotia) வரையிலுங்கூட வட அட்லான்டிக் பெருங்கடலின் குறுக்கே வியாபித்துள்ள பகுதியோடு நீளவாக்கில் சரியாகப் பொருந்துமாறு உள்ளதும், எழுதுகோல் போன்ற அளவுடையதுமான ஒரு நிலத்துண்டாகச் சிலியைக் கருதலாம். ஆர்ஜென்டைனா நாட்டுடன் கொண்டுள்ள நீண்ட எல்லையானது அதன் நீளத்தின் பெரும்பாகத்திற்கு ஆண்டீஸ் மலைத்தொடர்களின்மீதுள்ள நீர்பிரிமேட்டைப் பின்பற்றியோடு

கிறது. ஆண்டீஸ் மலைத்தொடர்ச் சரிவுகள் சிலி நாட்டின் அகலத்தில் பாதிக்கு மேற்பட்ட அளவை அடைத்துவிடுகின்றன. இப்பகுதியில் அம் மலைகளின் சராசரி உயரம் 10,000 அடியாக உள்ளது. நாட்டின் வடபாகத்தே அம் மலைகளின் சிகரங்கள் 22,000 அடி உயரத்திற்கு மேற்பட்டுள்ளன. இவ்வாறு கிழக்குப் பகுதியிலுள்ள ஆண்டீஸ் கார்டில்லெரா மலைகளைவிட உயரத்திற் குறைந்த (6–7,000 அடி) மலைத்தொடர்கள் நாட்டின் கடற்கரையோரமாக ஓடுகின்றன. இக் கடலோர மலைகளை ஒரு நீளவாட்டப் பள்ளத்தாக்குக் (longitudinal trough) கிழக்கே யுள்ள கார்டிலெரா மலைகளிலிருந்து பிரிக்கிறது.

இந் நாட்டின் வடபாகம் பெரு கடற்கரையை ஒட்டி அமைந்த பாலைநிலத் துண்டின் ஒரு தொடர்ச்சியே. இதன்பிறகு கோகீம்போவுக்கும் (Coquimbo) கன்செப்ஸியோனுக்கும் (Concepcion) இடைப்பட்ட மத்தியப் பகுதியில் மத்தியதரைக் கடற்பிரதேசத்தையொத்த ஒரு பிராந்தியம் அமைந்துள்ளது. இப் பிராந்தியத்தில் சிலியின் மக்களிற் பெரும்பாலர் செறிந்துள்ளனர். இன்னும் தெற்காகச் செல்லின், அப்பகுதியில் காற்றின் வீச்சும் விரைவும் அதிகம்; மழையும் அதிகம். இவ்வாறு காலநிலையில் காணப்பெறும் அதீத நிலைகள் நிலப்பாங்கினோடு சேர்ந்து சிலியின் மொத்தப் பரப்பில் (286,000 சதுர மைல்கள்) 60 சதவீதத்தை எதற்கும் உபயோகப்படாத நிலமாக ஆக்கியிருக்கின்றன. மேலுமொரு 10 சதவீதப் பரப்பு வருங்காலத்தில் பயனளிக்கக் கூடிய திறன் வாய்ந்தது. ஆனால், தற்போது பயன்பாட்டின்கீழ் இல்லை. தென் பிரதேசத்திலுள்ள சுமார் 22% பரப்பு வனங்கள் செறிந்த மண்டலமாகவும், எஞ்சிய 8 சதவீதப் பரப்பு உழு நிலமாகவும் (14 மில்லியன் ஏக்கர்) நிரந்தரமான மேய்ச்சல் வெளியாகவும் (1 மில்லியன் ஏக்கர்) இருக்கிறது.

சிலியின் வேளாண்மைத் தொழிலிலிருந்து முக்கியமாகக் கோதுமை, பார்லி, ஓட்ஸ், உருளைக்கிழங்கு, வெப்பமண்டலப் பழவகைகள் முதலியவை உற்பத்தியாகின்றன. ஸ்பெய்ன், கலிஃபோர்னியா போன்ற நாடுகளும் ஏறக்குறைய இவற்றையே உற்பத்தி செய்கின்றன. ஆனால், இவற்றைவிடச் சிலியில் வெப்ப நிலை சற்றுத் தாழ்ந்திருக்கிறது. ஆகவே, ஆரஞ்சு ஒரு வர்த்தகச் சரக்காக அமையும் அளவுக்குப் பயிராக்கப்பெறுவதில்லை. நாட்டின் மத்தியப் பாகமே, அதிலும் சிறப்பாக மேலே குறிப்பிட்ட நீளவாட்டப் பள்ளத்தாக்கே உழவுத் தொழிலின் நிலைக்களனாய் இருந்துவருகிறது. மேலும், நாட்டின் வடபாகத்தில் நீர்ப்பாசன வசதியைப் பேரளவில் பெற்றுள்ள சில பரப்புகளும் உழவுத்

தொழில் சிறப்பு வாய்ந்தவை. இவற்றில் பயிர்களின் விளைச்சலில் ஆண்டிற்காண்டு மாறுதல்கள் ஏற்படுகின்றன. எல்லாப் பயிர்களையும்விடக் கோதுமைப் பயிரே பெரும் பரப்பிற் சாகுபடியாகிறது. சாதாரணமாக இதன் வருடாந்தர உற்பத்தி மில்லியன் டன்களாகும். கோதுமைக்கு அடுத்தாற்போல் சிறப்புடையவை உருளைக் கிழங்கு ($\frac{1}{2}$ மில்லியன் டன்களுக்கும் அதிகமான உற்பத்தி), பார்லி, ஓட்ஸ், பீன்ஸ், நெல் முதலியவையாகும். இப் பயிர்கள் ஒவ்வொன்றும் ஆண்டுதோறும் சராசரியாக 50—100,000 டன் அளவில் உற்பத்தியாகின்றன. இவற்றைத் தவிர ஹெம்ப் (hemp) பயிரின் நாரும் (fibre) உற்பத்தி (சுமார் 4000 டன்கள்) ஆகின்றது. மேற்கூறிய வேளாண்பொருள்களில் பல சிலியிலிருந்து சிற்றளவுகளில் ஏற்றுமதியாகின்றன.

இந் நாட்டில் சுமார் $2\frac{1}{2}$ மில்லியன் கால்நடைகளும் $6\frac{1}{2}$ மில்லியன் ஆடுகளும் வளர்கின்றன. இவற்றைக் கொண்டு நடைபெறும் கால்நடைப் பண்ணைத் தொழில் (சிறிதளவில்) உலர்ந்த, புதிய இறைச்சி, மேலும் (சுமாரான அளவு) கம்பளம் முதலியவற்றின் ஏற்றுமதிக்குக் காரணமாக இருக்கின்றது. ஆயினும், இறைச்சியை அளிக்கும் மாடுகள் ஆண்டீஸ் மலைக் கணவாய்களின் மூலம் ஆர்ஜென்டீனாவிலிருந்து சிலிக்குக் கொண்டுவரப்படுகின்றன. சுமார் 40° தெற்கு அட்சரேகையின் மீதுள்ள வால்டீவியா (Valdivia) நகரத்தைச் சுற்றிய மாவட்டம் ஏறக்குறைய முழுவதிலுமே கால்நடை வளர்ப்பு நடைபெறுகிறது. இதற்கெதிராக சிலியிலுள்ள ஆடுகளில் பாதிக்கு மேற்பட்டவை நாட்டின் தென்கோடியில்—சிலி நாட்டைச் சார்ந்த படகோனியப் பகுதியிலும் டியெரா டெல் ஃப்வேய்கோவிலும்—வளர்க்கப் பெறுகின்றன. இப்பகுதியில் வாழ்ந்துவரும் சில பிரிட்டிஷ் குடிமக்களின் ஊக்கத்தாலேயே அத் தொழில் வளர்ச்சி அடைந்துள்ளது.

தென் அமெரிக்காவின் மேற்குப் புறத்தேயுள்ள மற்ற நாடுகளிற் பெரும்பாலானவற்றைப் போன்றே சிலியின் வாணிபத்திலும் கனிப்பொருள்களுக்கே சிறப்பு அதிகம். நாட்டின் வட பாகத்துள்ள மாநிலங்களே தாதுப்பொருள் வளத்திலும் உற்பத்தியிலும் தலைசிறந்து விளங்குகின்றன. சிலியின் ஏற்றுமதிப் பொருள்களுடைய மதிப்பில் $\frac{4}{5}$ பாகத்திற்குச் சமமான கனிப்பொருள்களை இவ் வட பகுதி மாநிலங்கள் அளிக்கின்றன. 1955-ல் செம்பு ஒன்றின் மதிப்பு மட்டுமே மொத்தத்தில் 70 சதவீதமாக இருந்தது. சிலியைவிட அதிகமான செம்பை உற்பத்தி செய்த

நாடு அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் ஒன்றே ஒன்றுதான். உலகிலுள்ள செம்பு இருப்புகளில் சுமார் மூன்றிலொரு பாகம் சிலியில் இருப்பதாக மதிப்பிடப்பெற்றுள்ளது. கனிப்பொருள் உற்பத்தியில் நாட்டின் வட பாகத்துள்ள பாலைநிலத்திலிருந்து கிடைத்த நைட்ரேட்டின் அளவு 12%ஆகவும், மற்றத் தாதுப்பொருள்களின் அளவு 5% ஆகவும் இருந்தது. இந் நூற்றாண்டின் துவக்கத்தில் நைட்ரேட்டு உரங்களின் உற்பத்தியிலும் அளிப்பிலும் சிலியே ஏகபோக உரிமை (monopoly) கொண்டிருந்தது. செயற்கை நைட்ரேட் உரங்கள் தற்போது உலகச் சந்தைகளில் புகுந்து இயற்கையுரங்களோடு போட்டியிட்டுக்கொண்டுவருவதன் விளைவாக, உலக நாடுகள் முன்போல் அத்துணை அளவிற்குச் சிலியின் நைட்ரேட் உரங்களை எதிர்நோக்கி இருப்பதில்லை எனினும், இதன் மூலம் சிலியில் நைட்ரேட்டுத் தொழிலுக்கு எவ்விதக் குறைவும் வந்துவிடவில்லை; இன்றும் முக்கியத்துவம் வாய்ந்ததாகத்தான் இருக்கிறது. நாட்டின் ஏற்றுமதிகளது மதிப்பில் ½ பங்கிற்கும் மேற்பட்ட மதிப்புடைய உரங்களை இத் தொழில் அளித்துவருகிறது. நைட்ரேட் தொழிலின் பயனாகக் கிடைக்கும் துணைப்பொருள் அயோடின் (iodine) ஆகும். உலக அயோடீன் உற்பத்தியில் மூன்றில் இரண்டு பாகத்திற்குச் சிலிச் காரணமாக விளங்குகிறது. கோகிம்போ மாநிலத்திலுள்ள பெரிய இரும்பு வைப்புகளில் இரும்பு வெட்டியெடுக்கப்பெறுகிறது. மேலும், கன்ஸெப்ஷியோனுக்கு அருகில் நிலக்கரி அகப்படுகிறது. தென் அமெரிக்காவிலிருக்கும் வெகு சில நிலக்கரி மூலங்களுள் இதுவுமொன்று. ஆண்டிற்கு 2 மிலியன் டன் நிலக்கரி இந்நாட்டில் உற்பத்தியாகிவருகிறது. முக்கியத்துவம் குறைந்த எஞ்சிய பல தாதுப் பொருள்களுள் தங்கம், வெள்ளி, மாங்கனீசு, மாலிப்டினம், போராக்ஸ் (உலக உற்பத்தியில் பாதியைச் சிலி அளிக்கிறது), கந்தகம், உப்பு, பெட்ரோலியம் முதலியவற்றைக் குறிப்பிடலாம். டெர்ரா டெல் ஃப்வேய்கோவில் 1945ஆம் ஆண்டில் பெட்ரோலியம் தோண்டி எடுக்கப்பெற்றது. இதன் உற்பத்தி 1957-ல் ½ மில்லியன் டன்களுக்கும் மேற்பட்ட அளவினை அடைந்தது. நாட்டின் கடற்கரையை ஒட்டினாற்போல் குவானோ (guano) ஏராளமாகக் கிடைக்கிறது. ஆனால், பெருவைப் போன்றே சிலியிலும் இதன் ஏற்றுமதி தடைசெய்யப்பெற்றிருக்கிறது.

கடந்த சில பத்தாண்டுகளுக்குள் சிலியின் செய்தொழில்கள் வியக்கத்தக்க முன்னேற்றமடைந்திருக்கின்றன. இத்தகைய வளர்ச்சிக்குச் சாதகமாக இந்நாட்டில் ஏராளமான நீர் மின்னாற்றலும், பலவகையான கச்சாப் பொருள்களும் கிடைத்தன.

நாட்டின் பலவகையான உற்பத்திப் பொருள்களுள் ஈண்டுக் குறிப்பிடத்தக்கவை நெசவுப் பொருள்கள், தோல் சாமான்கள் இரசாயனப் பொருள்கள், மாவு, இருப்பு-எஃகு சாதனங்கள் முதலியனவாகும். நாட்டின் உழைப்பாளிகளில் ஐந்திலொரு பங்கிற்கும் மேற்பட்டோருக்கு நெசவுத் தொழில் வேலைவாய்ப்பு அளிக்கிறது. இங்குப் பயன்படுத்தப்பெறும் கம்பளம் முழுமையும் இந்நாட்டில் உற்பத்தி செய்விக்கப்பட்டதே ஆகும். பேரளவில் இறக்குமதி செய்யப்பெறும் கச்சாப் பருத்தி சிலி நாட்டின் நெசவு ஆலைகளில் மூலப்பொருளாகப் பயன்படுகிறது. ஒரு மில்லியன் கிலோவாட் மின்சார சக்திக்கும் கூடுதலான அளவு மின்சாரத்தைத் தோற்றுவிக்கவல்ல மின் நிலையங்கள் சிலியில் அமைந்திருக்கின்றன.

இந் நாட்டின் உள்நாட்டு வாணிபம் பெரும்பாலும் அதன் கடற்கரையோரமாக நடைபெறும் கப்பற் போக்குவரத்தின் மூலமே இயங்கிவருகிறது. கடலோரத்தே மக்கள் பெருமளவில் செறிந்திருக்கின்ற பகுதிகளில் வசதியான துறைமுகங்கள் இல்லை. இது நாட்டின் வாணிபம் நேர்பட இயங்குவதற்கு ஒரு பெரும் இடையூறாக இருக்கின்றது. தென்கடற்கரையோரப் பகுதிகளில் இயற்கைத் துறைமுகங்களும், காற்றின் வீச்சிற்கு ஒதுக்கான அமைப்புடைய (sheltered) உட்குடாக்களும் இருந்து பயனளிக்கின்றன. சிலியின் இருப்புப்பாதை அமைப்புகளுள் நாட்டின் நடுப்பகுதி வழியே செல்லும் ஒரு நீண்ட பாதையும்—இப் பாதை நாட்டின் நடுவே தென்வடலாக ஓடும் பள்ளத்தாக்கைப் பின்பற்றிச் சென்று நாட்டின் வட தென் பகுதிகளை மத்தியப் பகுதியுடன் இணைக்கிறது—கடலை நோக்கியோ நாட்டின் கிழக்கு ஓரத்தே உள்ள மலைகளை நோக்கியோ செல்லும் பல சிறிய கிளைப் பாதைகளும் அடங்கும். இக் கிளைப்பாதைகள் எல்லாம் மேற்கூறிய நடுப்பாதையிலிருந்து பிரிந்து செல்பவையே. இவற்றுள் இரண்டு பாதைகள் ஆண்டீஸ் மலைகளைக் கடந்து ஆர்ஜென்டீனாவினுள் தொடர்ந்து செல்கின்றன. ஒரு பாதை 'பியூனஸ் அய்ரீஸ்' நகரத்தை வால்பரைசோவோடும், மற்றொன்று ஸால்ட்டாவை ஆன்டொஃபகாஸ்டாவோடும் இணைக்கின்றன. ஐந்து வகைப்பட்ட பாதை அளவுகள் கொண்ட இந் நாட்டின் இருப்புப் பாதை அமைப்புகளின் மொத்த நீளம் சுமார் 5,200 மைல்கள் ஆகும். இதில் நான்கில் ஒரு பங்கு தனியார் துறை வசம் (பெரும்பாலும் பிரிட்டிஷ் நிறுவனங்கள் வசம்) இருக்கின்றது. சிலி நாட்டின் சாலை அமைப்பும் (இதன் நீளம் 40,000 மைல்; இதில் 23,000 மைல் நீளமுடைய சாலைகள் மோட்டார் போக்குவரத்திற்கு

ஏற்றவை) இருப்புப்பாதைகளைப் போலவே மத்தியப் பள்ளத் தாக்கைப் பின்பற்றித் தென்வடலான போக்குடையதாகவே இருக்கின்றது.

சிலியின் மக்கள் தொகையான 7 மில்லியனில் 40% ஐரோப்பிய இனத்தவரும், 60% மெஸ்ட்டீஸோ குடிகளும் ஆவர். தலைநகரான ஸான்டியாகோ (Santiago) ஓர் உள் நாட்டு நகரம். வால்பரைஸோ (Valparaiso) இதன் துறைமுகப்பட்டினம். இத் துறைமுகப்பட்டினம் ஓர் அழகிய விரிகுடாவின்மீது அமைந்திருக் கின்றது. சிலியில் இறக்குமதியாகும் பொருள்களில் பெரும் பாலானவை இத் துறைமுகத்தை அடைகின்றன. ஆனால், ஏற்று மதியாகும் பொருள்களோ பெரும்பாலும் நாட்டின் வட பாகத் துள்ளவையும், தாதுப்பொருள்கள் வெட்டியெடுக்கப்படும் தலங் களுக்கு அண்மையில் இருப்பவையுமான ஆன்டொஃபகாஸ்டா, சுகிகீ ஆகிய துறைமுகங்களின் மூலமே அனுப்பப்பெறுகின்றன. பன்ட்டா அரேனஸ் (Punta Arenas) அடிக்கடி புயல் வீச்சிற்கு இலக்காகும் மெகெல்லன் ஜலசந்தியின்மீது இந் நகரம் அமைந் திருக்கிறது—உலகிலேயே மிகவும் தென்கோடியில் அமைந்துள்ள நகரமாகும்.

பலவிதமான நாணயமாற்று விகிதங்கள் கொண்ட சிலியப் பீஸோ (Chilean Peso) என்பதே இந் நாட்டில் வழங்கிவரும் செலா வணி அலகு ஆகும். அனைத்துலகப் பொது நிதித்துறையில் பதி வாகியுள்ள குறிப்புப்படி 110 சிலியப் பீஸோக்கள் அடங்கியது ஓர் அமெரிக்க டாலர் (308 சிலிய பீஸோக்கள் = ஒரு பிரிட்டிஷ் பவுண்டு = இந்திய நாணயத்தில் ரூ. 13-33 பைசாக்கள்) ஆகும். ஏற்றுமதி, இறக்குமதி இரண்டிலுமே பொருள்களின் மதிப்புகள் சுமார் 83 பீஸோக்கள் 20·6 அமெரிக்க சென்ட்களுக்குச் சமம் என்ற அடிப்படையிலேயே கணக்கிடப்பெறுகின்றன. 1957ஆம் ஆண்டில் சிலியின் முக்கியமான இறக்குமதிப் பொருள்களின் மதிப்பு 159 மில்லியன் பிரிட்டிஷ் பவுண்டுகளாகவும் (1957ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் லண்டன் மாநகரச் சந்தை நிலவரத்தின்படி ஒரு பிரிட்டிஷ் பவுண்டின் மதிப்பு 1815 பீஸோக்களுக்குச் சம மாக இருந்தது), ஏற்றுமதிப் பொருள்களின் மதிப்பு 164 மில்லியன் பிரிட்டிஷ் பவுண்டுகளாகவும் இருந்தது. இறக்குமதிச் சரக்கு களில் பாதியை அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளும், 12%ஐ ஜெர்மனி யும் அளித்தன. சிலியின் ஏற்றுமதியில் 40 சதவிகிதத்திற்கும் அதிக அளவு அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளும், 15% ஐக்கிய அரசும் பெற்றுக்கொண்டன. நாட்டின் ஏற்றுமதிப் பொருள்களின்

மதிப்பில் தாதுப் பொருள்களின் மதிப்பே பேரளவு என்பதை முன்னமேயே குறிப்பிட்டோம்.

முக்கிய நகரங்களின் மக்கள்தொகை

(1956ஆம் வருடத்திய மதிப்பீடு)

ஸான்டியாகோ பெருநகர் ...	1,628,000	டால்க்காஹுவானு ...	76,000
வால்பரைஸோ ...	262,000	டால்க்கா ...	75,000
கன்ஸெப்ஸியோன்	159,000	ஆன்டொஃபகாஸ்டா	74,000
டெமுகோ ...	109,000	வால்டிவியா ...	73,000
வீஞ டெல் மார்...	108,000	ஈகீகீ ...	48,000
சில்வான் ...	79,000	பன்டா அரேனஸ் ...	45,000

9. ஆர்ஜென்டீனு

ஆர்ஜென்டீனு நாடு (அல்லது ஆர்ஜென்டைன் குடியரசு எனவும் வழங்குகிறது) ஒரு மில்லியன் சதுர மைல்கட்கும் மேற்பட்ட பரப்பைத் தனக்குரியதாக்கிக்கொண்டு விளங்குகிறது. இப்பரப்பளவு தென் அமெரிக்கக் கண்டத்தின் மொத்தப் பரப்பில் கிட்டத்தட்ட ஆறில் ஒரு பாகமாகும். முனையாக முடிவுறும் இக் கண்டத்தின் தெற்குப் பகுதியை இந் நாடு சிலியோடு சேர்ந்து பகிர்ந்துகொண்டிருக்கிறது. கண்டத்தின் நீளத்தில் பாதி நீளத்திற்குப் பரவியதாக இருக்கும் இந்நாடு அதன் விரவலுக்கு ஏற்றாற்போல் காலநிலையிலும் வேற்றுமைகளைக் கொண்டுவிளங்குகிறது. அயனமண்டலக் காலநிலைகளிலிருந்து மட்டுநிலை மண்டலக் காலநிலைகள்வரையான பல்வேறு வகைக் காலநிலைகள் இந் நாட்டில் நிலவுகின்றன. எடுத்துக்காட்டாக, வடக்கேயுள்ள சாக்கோ (Chaco) சமநிலங்களில் அயனமண்டல வெப்பக் காலநிலையும், நாட்டின் மத்தியப் பாகத்திலுள்ள புற்றரைகளில் மிதமண்டலக் காலநிலையும், தெற்கேயுள்ள படகோனியா பீடபூமியில் (கடல் மட்டத்திற்குமேல் 6,000-லிருந்து 7,000 உயரம் வரைப்பட்டது) உவப்பான மிதமண்டலக் (cool temperate) காலநிலையும் நிலவுகின்றன. சிலி நாட்டையும் ஆர்ஜென்டீனுவையும் பிரிக்கும் எல்லை ஆன்டீஸ் மலைகளின்மீதுள்ள முதன்மையான நீர்பிரிமேட்டின் போக்கைத் தொடர்ந்து செல்கிறது. அந் நீர்பிரிமேட்டிற்குக் கிழக்கே, அஃதாவது, ஆண்டீஸ் மலைகளின் கிழக்குச் சரிவுகளில் அகன்ற வரண்ட குன்றுப் பாங்கான மண்டலமொன்று (sub-Andine belt) காணப்பெறுகிறது. இதன் பின்னர் இம் மண்டலம் கிழக்கு நோக்கி உயரத்தில் படிப்படியாகத் தாழ்வுற்று ஆர்ஜென்டீனுவின் வட, மத்தியப் பாகங்களில் தாழ்நிலங்களாக இறுதி பெறுகின்றது.

நாட்டின் மொத்தக் குடித்தொகையான 20 மில்லியனில் பெரும்பாலோர் வசிக்கும் மாவட்டம் பாம்பா (pampa) புல்

வெளிப் பிரதேசமாகும். மக்களார்ந்த இப் பிரதேசம் பியூனஸ் அய்ரீஸ் என்னும் பெரு நகரைச் சுற்றியும், அதிலிருந்து 350—400 மைல் தொலைவுவரையிலும் விசிறிபோல் பரவியிருக்கிறது. வர்த்தகம் மிகச் சிறந்த முறையில் ஒழுகுவதற்கான வசதிகளை இப் பிரதேசம் பெற்றிருப்பதோடல்லாமல், உணவுப் பண்டங்களின் உற்பத்திக்கேற்ற காலநிலையையும் அதேவமயம் ஐரோப்பியக் குடிகளின் நல்வாழ்வுக்கேற்ற காலநிலையையும் கொண்டிலங்குகிறது. இப் பிரதேசத்தின் மண் வளமார்ந்தது; நல்லாழம் கொண்டது. கிழக்குப் பகுதியிலுள்ள மாவட்டங்களில் சாதாரணமாக வேண்டிய அளவு மழை பொழிகிறது. ஆனல், உள்நாட்டுப் புறத்தே மழைப்பொழிவு குறைவுதான். ஆகவே, உழவுத் தொழிலைக் கைக்கொள்ள வேண்டுமெனின், அது நீர்க்கால் யாத்தலின்றி முடியாது. நிலவளம், மக்கட் செறிவு ஆகிய இரண்டும் ஒருங்கே கூடியமைந்த இப் பிரதேசத்திற்கு வடக்கே முல்லை நிலங்களாகத் (forests) தோற்றமளிக்கும் தாழ்நிலங்கள் அமைந்துள்ளன. கிரான் சாக்கோ (Gran Chaco) எனப்பெறும் இத் தாழ்நிலங்கள் பொலிவியா, பராக்குவே நாடுகளினுள்ளும் பரவியிருக்கின்றன. இப் பெரும் பரப்பு முன்னேற்றத்தில் பின்தங்கிக் கிடக்கிறது. ஆனல், இதில் எத்தனையோ செல்வங்கள் புதைந்து கிடப்பதாக எண்ணப்பெறுகிறது. கோடைக்காலங்களில் மழை உண்மையால், சதுப்புநிலத் தன்மை பொருந்திக் காணும் இத் தாழ்நிலப் பரப்பு வரண்ட குளிர்காலத்தைக் கொண்டது. நாட்டின் ஏதோவொரு மூலையில் இருக்கும் இதன் அமைவும் காலநிலையும் சேர்ந்து மக்கட் குடியிருப்புகள் அதிகமாக ஏற்படுவதைத் தடுத்துள்ளன. இத் தாழ்நிலங்களில் அங்குமிங்குமாகச் சிதறிக் கிடக்கும் மக்கள் குடியிருப்புகள் இந்தியக் குடிகள் வாழுமிடங்களேயாகும். சாக்கோ பிரதேசத்திற்கும், உருக்குவே, பிரேஸில் நாடுகளின் எல்லைகட்கும் இடையிலுள்ள மென்சரிவு கொண்ட நிலப்பரப்பு மத்தியப் பிரதேசம் ('mesopotamian' region) என விவரிக்கப்பெற்றிருத்தல் மிக்க பொருத்தமாம். எங்ஙனமெனில், இப் பிரதேசம் பராஞ, உருக்குவே ஆறுகளிரண்டிற்கும் இடையில் பாங்குற அமைந்திருக்கிறது.

இந் நூற்றண்டில் ஆர்ஜென்டீஞ அடைந்துள்ள முன்னேற்றம் பாராட்டிற்குரியது. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள், கனடா ஆகிய இரண்டும் அடைந்துள்ள வளர்ச்சிக்கு ஆர்ஜென்டீஞவின் வளர்ச்சி ஒன்றும் தாழ்ந்ததன்று. உழவுக் குடிகள் பேரளவில் இந் நாட்டினுட் குடிபுகுந்திருக்கின்றனர். இவர்களுட் பெரும்பாலோர் ஸ்பெய்ன், இத்தாலி நாடுகளைச் சார்ந்தோ

ராவர். இரண்டாம் உலகப் போர் நடந்த சமயத்து இம் மக்களின் குடியிறக்கம் மிகமிகக் குறைந்து, போருக்குப் பின்பு திரும்பவும் அதிகரித்தது. எனினும், இவர்களுடைய குடியிறக் கத்தில் ஏற்பட்ட அதிகரிப்பு நிலையானதாக இல்லை. ஆர்ஜென் டீனாவின் பொருளாதார வளர்ச்சி பெரும்பாலும் விவசாயத் துறையிலேயே ஏற்பட்டிருக்கிறது. இங்குக் குடியிறங்கிய மக்களின் தொழிற் பழக்கங்களோடு பொருளாதாரத்தைப் பொருத்திப் பார்த்தால், மேற்கூறிய வகையில் வளர்ச்சியேற்பட்டுள்ளமை நனி விளங்கும். இன்று ஆர்ஜென்டீனாவின் மொத்தப் பரப்பில் அரைப் பாகம் உழுநிலமெனவும் (11%), மேய்ச்சல் நிலமெனவும் (41%) வகைப்படுத்தப்பெற்றுள்ளது. எஞ்சிய பரப்பில் 32% முல்லை நிலங்களாகவும், 16% வெற்று நிலம் அல்லது கட்டடங்கள் அமைந்த நிலமாகவும் இருக்கின்றது.

உலகில் உணவுப் பொருள்களை ஏற்றுமதி செய்யும் முக்கிய மான நாடுகளுள் ஒன்றாக ஆர்ஜென்டீனா விளங்குகிறது. இந் நாட்டோடு எப்போதும் இறைச்சி (meat) உற்பத்திதான் சேர்த்துப் பேசப்பெறுகிறது. இதன் மூலம், உணவுப் பயிர்களின் விளைச்சல் முக்கியத்துவத்திற் குறைந்தது எனக் கொள்ளற்கில்லை. இறைச்சியின் உற்பத்திக்கு அவை குறைந்துபோய்விடவில்லை. உண்மையில் நாட்டின் ஏற்றுமதிப் பொருள்களின் மொத்த மதிப்பில் உணவுப் பொருள்களின் மதிப்புச் சுமார் ⅓ ஆக இருக் கின்றது. இந் நாட்டின் சிறப்புப் பயிர் கோதுமையே. 13 மில் லியன் ஏக்கருக்கும் மேற்பட்ட பரப்பில் பயிராகும் கோதுமை பாம்பாஸ் புல்வெளிப் பிரதேசத்தின் வரண்ட பாகங்களில் மிக மிகச் செழிப்பாக வளர்கின்றது. இப் பயிர் விளையும் பரப்பை மேலும் சிறிது நோக்கின், அது ரொஸாரியோ (Rosario) மாநகரிலிருந்து பாஹியா பிளாங்கா (Bahia Blanca) வரையிலும் வியாபித்துள்ள ஒரு மிகப் பெரிய பிறைப்பகுதியாகத் (crescent) தோற்றமளிக்கின்றது. இயற்கை தன்னுடைய இயல்பான நிலை களினின்று பிறழாது இருக்கும் பருவங்களிலெல்லாம் இப் பயிரின் உற்பத்தி 5-லிருந்து 7 மில்லியன் டன்களுக்குட்பட்டதாக இருக் கிறது. சிற்சில சமயங்களில் நீண்ட கால வரட்சியின் விளைவாகக் கோதுமை உற்பத்தி மட்டுமல்லாது மற்றைப் பயிர்களின் விளைச்சலுங்கூடப் பொதுவாகப் பாதிக்கப்படுகிறது. அத்தகைய சமயமொன்று இந் நூற்றாண்டின் நடுப்பகுதியில் ஏற்பட்டது. 1951-52 ஆம் வருடத்துக் கோதுமை உற்பத்தி 2 மில்லியன் டன் களாகத்தான் இருந்தது. மக்காச் சோளப் பயிரின் உற்பத்தி யிலும் இந் நிலையே, இப் பயிர் பாம்பாஸ் நிலங்களின் வட

பாகத்தே ஈரமும் வெம்மையும் மிக்க பரப்புகளில் பயிரிடப்பெறு கிறது. உலகப் போருக்கு முன்னர் இப் பயிர் 10 மில்லியன் ஏக்கர் பரப்பில் விளைந்து, சுமார் 8 மில்லியன் டன் விளைச்சலை அளித்தது. ஆனல், 1949–50 ஆம் ஆண்டிற்குள் அதன் உற்பத்தி 1 மில்லியன் டன்களுக்கும் குறைந்துபட்டிருந்தது. அது விளைந்த பரப்பும் கூடத் தாழ்ந்து, போருக்கு முன்பிருந்ததில் பாதியாயிற்று. இன்று ஆர்ஜென்டீனுவில் சுமார் 5 மில்லியன் ஏக்கரில் மக்காச் சோளம் பயிராகிவருகிறது. அதன் உற்பத்தி 2½ மில்லியன் டன்களுக்கும் 3½ மில்லியன் டன்களுக்கும் இடையே வேறுபடுகிறது. இவ்விரு பயிர்களைத் தவிர, பார்லி, ஓட்ஸ், ரை (rye) ஆகிய பயிர்கள் ஒவ் வொன்றும் ஓராண்டுக்கு ½ மில்லியனிலிருந்து ஒரு மில்லியன் டன் களுக்குட்பட்ட அளவில் உற்பத்தியாகின்றன.

மேற்கூறிய கூலங்களைத் தவிர மற்ருெரு பயிருக்கும் இந் நாட்டில் முக்கியத்துவம் அதிகம்; அதுவே அல்ஃபால்ஃபா (alfalfa). இதற்கு லூசெர்ண் (lucerne) என்னும் பெயரும் வழங்குகிறது. இப் பயிர் பலதிறப்பட்ட காலநிலைகளின்கீழ்ச் செழிப்பாக வளரும் ஆற்றலுடையது. இப் பயிர் கால்நடைகளுக்கு மிகச் சிறந்த உணவாகப் பயன்படுவதன் விளைவாக ஆர்ஜென்டீனுவின் கால்நடைப் பண்ணைத் தொழிலில் இப் பயிர் ஒரு முக்கியமான பங்கு வகித்துவருகிறது. இப் பயிருக்கென 14 மில்லியன் ஏக்கர் நிலப்பரப்பு ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. கொட்டையைப் பெறும் பொருட்டுச் சணல்நார் பயிராக்கப்பெறுகிறது. ஆளிவிதை ஆர்ஜென்டீனுவின் மதிப்புமிக்க பயிர்களுள் ஒன்ருக இருந்து வருகிறது. போருக்கு முன்பு இதன் உற்பத்தி கிட்டத்தட்ட 1½ மில்லியன் டன்களாக இருந்தது. அப்போது இது விளைந்த பரப்புச் சுமார் 6½ மில்லியன் ஏக்கர்கள். ஆனல், 1955 ஆம் ஆண்டில் கிடைத்த உற்பத்தி (1·1 மில்லியன் ஏக்கர்களிலிருந்து) 335,000 டன்களாகத்தானிருந்தது. 1956 ஆம் ஆண்டில் சுமார் 2·5 மி. ஏக்கர்களிலிருந்து 610,000 டன் ஆளிவிதை (போருக்குப் பின்பு கிட்டிய விளைச்சலில் இந்த விளைச்சலே மிக வுயர்ந்தது) உற்பத்தியாயிற்று. இப் பயிர் விதையின் உருவிலும், ஆளிவிதை எண்ணெயாகவும் ஏற்றுமதியாக்கப்பெறுகிறது. ஆளி விதை உற்பத்தி போருக்குப் பின்பு சிறப்பில் மங்கியதற்கு எதிராக, சூரியகாந்தி மலர் விதையின் (sunflower-seed) உற்பத்தி யில் போருக்குப் பின்பு பெருக்கமேற்பட்டது. மக்கள் பயன் படுத்தும் எண்ணெய்களுள் ஒன்ருகக் கருதப்பெறும் அளவிற்குச் சூரியகாந்தி விதையெண்ணெய் சிறப்பில் ஓங்கியிருக்கிறது. போருக்கு முன்பு 150,000 டன்களாக இருந்த இப் பயிரின்

உற்பத்தி, போருக்குப் பின்னர் 1955ஆம் ஆண்டில் 500,000 டன்களாகப் பெருகியிருப்பது கொண்டு இப் பயிர்த் தொழில் அடைந்துள்ள விரைவான வளர்ச்சியை அறிந்துகொள்ளவியலும். உற்பத்தியில் ஏற்பட்ட பெருக்கத்தைப் போன்றே சூரியகாந்தி மலர் விளைந்த பரப்பும் அதிகரித்தது. போருக்கு முன்பு அது விளைந்த பரப்பு ½ மில்லியன் ஏக்கர்கட்கும் குறைவாக இருந்தது. ஆனால், 1955ஆம் ஆண்டில் 2½ மில்லியன் ஏக்கரில் விளைந்தது.

ஆலிவ் மரங்களும் இந்நாட்டில் செழிப்பாக வளர்கின்றன. மேற்கிலுள்ள மெண்டோஸா மாவட்டம் இம் மரங்களின் வளர்ச்சிக்குப் பெயர்பெற்றது. மேலும், திராட்சை (vine), கரும்பு ஆகியவையும் பயிராகின்றன. ஆண்டீஸ் மலையடிவாரங்களுக்கு அண்மையிலுள்ள சோலைநிலங்களான மெண்டோஸா, ஸான் ஜுவான் (San Juan) ஆகியவற்றில் நீர்ப்பாசன வசதிபெற்ற பகுதிகளில் இன்தேறல் கொடியும், வடமேற்கே உள்ள டகுமன் (Tucuman), ஸால்ட்டா (Salta) ஆகிய பகுதிகளில் கரும்பும் விளைகின்றன. டகுமன் சுமார் 1,500 அடி உயரத்தில்தான் அமைந்துள்ளது. ஆனால், ஸால்ட்டாவின் உயரம் கடல்மட்டத்திற்கு மேல் ஏறக்குறைய 4,000 அடியாகும். இவ்விரண்டு பகுதிகளிலுமுள்ள கரும்பு வயல்கள் அயனமண்டலத்திற்கு வெகு அண்மையிலிருந்தபோதிலுங்கூட, அவை உறைபனிக்கு இலக்காகிச் சேதமடைவதுண்டு. இங்கு உணவுப் பயிர்கள் உறைபனியின் மூலம் அடிக்கடி பாதிக்கப்படுகின்றன.

பருத்திப் பயிர் ஒரு மில்லியன் ஏக்கருக்கும் அதிகமான பரப்பில் விளைகிறது. இதன் பெரும்பாலான அளவு சாக்கோ தாழ்நிலங்களின் எல்லைப் பகுதியில்தான் பயிராக்கப்பெறுகிறது. இந்நாட்டில் ஆண்டுதோறும் சராசரியாக 100,000 டன் கொட்டை நீக்கிய பருத்தி உற்பத்தியாகிறது. உள்நாட்டுத் தேவைகளை நிறைவு செய்வதற்குப் போதுமான அளவு நெல் நாட்டின் வட பாகத்தில் விளைவிக்கப்பெறுகிறது. பாம்பாஸ், துணை ஆண்டீஸ் மண்டலம் ஆகிய இரண்டிலுமிருந்து உருளைக்கிழங்கு கிடைக்கிறது. சில ஆண்டுகளில் இது ஏற்றுமதி செய்யப்பெறும் அளவிற்கு நிறைய உற்பத்தியாவதுமுண்டு. நாட்டின் வடபாலுள்ள மாவட்டங்கள் குவிப்ராக்கோ (quebracho) என்னும் ஒரு முக்கியமான வாணிபச் சரக்கின் உற்பத்திக்குப் பெயர்பெற்றவை. அம்மரத்திலிருந்து எடுக்கப்பெறும் ஒரு பொருள் தோல் பதனிடும் தொழிலில் இன்று பெருவாரியாகப் பயன்பட்டுவருகிறது. உலகிலேயே இச் சரக்கை அளிக்கும் மூலங்களுள் முதன்மையானது ஆர்ஜென்டீனாவே ஆகும்.

1880ஆம் ஆண்டிற்குப் பிற்பட்ட ஆண்டுகளில் கடல் போக்கு வரத்தில் குளிரூட்டுஞ் சாதனங்கள் புகுத்தப்பெற்றதை அடுத்து ஆர்ஜென்டீனுவில் கால்நடை வளர்ப்பு மிகத் தீவிரமாக அபி விருத்தியடைந்தது. பெரிய பரம்பரையில் தோன்றிய கால்நடை வகைகள் — சிறப்பாக இங்கிலாந்திலிருந்து கொணரப்பெற்ற ஷார்ட்ஹார்ன்ஸ் (Shorthorns), ஹார்ஃபர்டு (Herefords) வகைகள்—ஆர்ஜென்டீனுவில் இறக்குமதி செய்யப்பெற்றதைத் தொடர்ந்து, உயரிய அக் கால்நடை வகைகளின் மூலம் ஆர்ஜென் டீனியக் கால்நடைகளின் தரமும் அளவும் உயர்ந்துள்ளன. இயற் கையாகவே மேய்ச்சல் நிலங்களாக இருந்த பரப்புகளெல்லாம் இன்று அல்ஃபால்ஃபா பயிரின் விளைச்சலின்கீழ்க் கொணரப் பெற்றுவருகின்றன. அல்ஃபால்ஃபா புல்லை உட்கொள்ளுவதன் மூலம் கால்நடைகள் அதிகமான கொழுப்புச் சத்துகளைப் பெறு கின்றன. நாட்டில் மொத்தமாக 54·4 மில்லியன் எண்ணிக்கை கொண்ட கால்நடைகள் வளர்ந்துவருகின்றன. கால்நடைகள் கூட்டமாகச் செறிந்து வளருமிடங்கள் பாம்பாஸ் புல்வெளிகளில் ஈரம் மிகுந்த பகுதிகளாகும். இப் பகுதிகள் கோதுமை விளையும் மண்டலத்தைக் குறிப்பிடும் பிறைப்பகுதியினுள் இருக்கின்றன. பராணு, பராக்குவே ஆறுகளுக்கிடைப்பட்ட மெஸபெட்டோ மியப் பிரதேசம் குறிப்பிட்டுச் சொல்லத்தகுந்தது. இச் சிறப்புப் பகுதிகளைத் தவிர மற்றும் வட ஆர்ஜென்டீனு முழுவதிலும் கால்நடை வளர்ப்பு நடைபெற்றுவருகிறது. ஆனால், இப் பகுதி யின் சிறிது பாதகமான சூழ்நிலைகள் கால்நடைகளுடைய தரத்தைக் குறைத்துவிடுகின்றன. முன்னாள்களில் பெரிய புல் வெளிப் பரப்புகள் (estancias) எல்லாம் இருந்த இடத்தில் இன்று கலப்புப் பண்ணைகள் எழுந்திருக்கின்றன.

கடந்த பத்தாண்டுக் காலத்திற்குள் ஆடுகளின் எண்ணிக்கை 55 மில்லியனிலிருந்து 44 மில்லியனாகக் குறைந்துள்ளது. நாட்டி லுள்ள கால்நடைப் பண்ணைகள் கால்நடைகள் வளரும் இடங் களில் மட்டும் அமைந்திராது கால்நடை வளர்ப்புக்குப் போதிய மழையில்லாத படகோனியா பீடபூமி முழுவதிலுங்கூடக் காணப் பெறுகின்றன. டெர்ரா-டெல்-ஃப்வேய்கோவிலும் (Tierra del Fuego) குறிப்பிடத்தக்க எண்ணிக்கையில் ஆடுகள் இருக் கின்றன. இவற்றில் பெரும்பான்மையானவை லிங்கன், மெரினோ வகை ஆடுகளாகும். இவ்வகை ஆடுகள் கம்பளம், இறைச்சி இரண்டையும் அளிக்கின்றன. கம்பள உற்பத்தியின் அளவு உலக உற்பத்தியில் சுமார் பன்னிரண்டில் ஒரு பங்காக இருக்கிறது. ஆஸ்திரேலியா, நியூஸிலாந்து ஆகிய இரண்டு நாடுகள்தாம் ஆர்

ஜென்டீனாவின் உற்பத்தியை விஞ்சுகின்றன. ஆனால், இப்போது ஆடுவளர்ப்புத் தொழில் முக்கியத்துவத்தில் குறைந்திருக்கிறது. அதற்குப் பதிலாகக் கால்நடை வளர்த்தலும், உணவுப் பயிர்களை விளைத்தலும் சிறப்பில் மிகுந்துவருகின்றன. ஆர்ஜென்டீனாவில் தற்போதுள்ள ஆடுகளைவிட 1895-ல் 30 மில்லியன் ஆடுகள் அதிகமாக இருந்தன. இவற்றைத் தவிர 6 மில்லியன் குதிரைகளும் 4 மில்லியன் பன்றிகளும் இருக்கின்றன.

ஆர்ஜென்டீனா கனிப்பொருள் வளம் மிகுந்தது எனக் கூறற்கில்லை. தாதுப் பொருள் வைப்புகள் இருக்கும் இடங்களோ வெகு சேய்மையிலிருக்கின்றன; இவற்றை எளிதில் அணுகவும் முடியாமலிருக்கின்ரது. ஆகவே, இவற்றினைப் பயன்படுத்தற்கு ஆகும் செலவிற்கு ஏற்ற வருமானம் இதிலிருந்து கிட்டாது. அண்மையில் தேசியமயமாக்கப்பெற்ற பெட்ரோலியம் ஒன்று மட்டும் மேற்கூறிய நிலைக்கு ஒரு விதிவிலக்காக இருக்கிறது. இது படகோனியக் கடற்கரைமீதுள்ள ரிவடேவியாவிலும் (Rivadavia), ஆண்டீஸ் மலைகளின் வடக்கு அடிவாரங்களிலும் அகப்படுகிறது. 1956-ல் 4 மில்லியன் டன் பெட்ரோலியம் இந் நாட்டில் உற்பத்தியாயிற்று. நாட்டின் தேவைக்கு இது சிறிதும் போதாதிருக்கிறது. ஆகவே, பெட்ரோலியத்தை இறக்குமதி செய்தே ஆகவேண்டியிருக்கிறது. தாதுப் பொருள்கள் இல்லாமையால், அதிலும் முக்கியமாக இரும்பு, நிலக்கரி ஆகியவற்றின் அளிப்புப் போதுமானதாக இராமையால், வேறு வழியின்றி விவசாயப் பொருள்களின் உற்பத்தியிலேயே இந் நாட்டின் செய்தொழில் ஆலைகளெல்லாம் ஈடுபட்டுவருகின்றன. இறைச்சியைக் குளிரூட்டுஞ் சாதனங்களுள் வைத்துப் பக்குவப்படுத்தல் (இத் தொழில் சிறப்பாக பியூனஸ் அய்ரீஸிலும், ஓரளவுக்குப் படகோனியாவிலும், டெர்ரா-டெல்-ஃப்வேய்கோவிலும் நடைபெறுகிறது) ஒன்றே ஆர்ஜென்டீனாவின்மிகப்பெரியதொழிலாகும். இதற்கடுத்தாற்போல் வருவது மாவு அரைத்தல் ஆகும். பருத்தி, கம்பளநெசவு ஆலைகள் உள்நாட்டுத் தேவைகளை நிறைவாக்குவதற்கு வேண்டிய பொருள்களை உற்பத்தி செய்கின்றன. இவையிரண்டைத் தவிரச் சர்க்கரை தயாரித்தல், தோல் பதனிடுதல் ஆகிய தொழில்களும் ஓரளவுக்கு மும்முரமாக நடைபெற்றுவருகின்றன.

ஆர்ஜென்டீனாவைப் போல இருப்புப்பாதைப் போக்குவரத்து அருமையாக அமைந்த தென் அமெரிக்க நாடு எதுவுமேயில்லை. இங்கு மொத்தம் 27,000 மைல் நீளத்திற்கு ஓடும் இருப்புப்பாதைகள் இருக்கின்றன. ஆனால், ஒரே ஓர் இடர்ப்பாடு; இருப்புப்பாதைகள் நான்கு வெவ்வேறு பாதை அளவுகளைக்

கொண்டவை. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளைப்போலவே ஆர்ஜென்டைனுவிலும் குடியிறக்கத்தைப் பேரளவுக்கு நிர்ணயித்த வாணிபத்தின் முன்னேற்றத்தை இருப்புப்பாதைகளே தூண்டின. இருப்புப்பாதைகள் பெரும்பாலும் பிரிட்டிஷ் மூலதனத்தைக்கொண்டே அமைக்கப்பெற்றன. ஆனால், பிரிட்டாஷாருக்கு உரியனவாக இருந்த இருப்புப்பாதைகளெல்லாம் 1948ஆம் ஆண்டில் ஆர்ஜென்டைனு அரசாங்கத்திற்கு மாற்றப்பெற்றன. இருப்புப்பாதைப் போக்குவரத்துச் சீராகவமைந்த பகுதிகளே குறிப்பாக நாட்டின் மேய்ச்சல் நிலங்களே. ஆர்ஜென்டைனுவிலிருந்து இருப்புப்பாதைத் தொடர்களின் மூலம் நேரடியாகச் சிலி, பொலிவியா, பாரக்குவே, உருக்குவே ஆகிய நாடுகளை அடையமுடியும். பாம்பாஸ் பிரதேசத்தில் கற்கள் கிடைப்பது அரிதாக இருப்பதால், சாலையமைப்புப் பெரிதும் தடைப்பட்டுள்ளது. ஆனால், சமீபத்தில் கப்பியிடப்பெற்ற நெடுஞ்சாலைகளும், பெரும் பரப்பில் மண்சாலைகளும் நாடெங்கிலும் அமைந்துவருகின்றன. தற்போது இந் நாட்டில் ஓடும் சாலைகளின் மொத்த நீளம் 250,000 மைல் கட்கும் அதிகமாக இருக்கிறது. மேலும், அண்மைக் கால வளர்ச்சியான விமானப் போக்குவரத்தும் ஆர்ஜென்டைனுவில் பெருகிக் கொண்டுவருவதன் விளைவாக, மக்கள் நடமாட்டம் மிகுந்த நாட்டின் பகுதிகளிலிருந்து வெகு சேய்மையிலிருக்கும் இடங்களையெல்லாம் ஆர்ஜென்டைனிய மக்கள் அறிந்துவருகின்றனர்; அவற்றில் குடியேறவும் முற்பட்டுள்ளனர்.

இனி, உள்நாட்டு நீர்வழிகளின்மீது கருத்துச் செலுத்துவோம். இவற்றுள் ஒன்றான பரானு ஆற்றில் கடல்கடந்து செல்லும் கப்பல்கள் ரொஸாரியா (பியூனஸ் அய்ரீஸ் நகரத்திலிருந்து பரானு ஆற்றுக்கு எதிராகச் செல்லின் 220 மைல் தொலைவிலிருக்கிறது இந் நகரம்) வரையிலும் செல்லக்கூடும். ஆனால், ஆற்றுக் கலங்களோவெனில், அவற்றால் இன்னும் சிறிது அதிகத் தொலைவு வரையிலும் செல்லல் இயலும். அவை ஆர்ஜென்டைனு நாட்டின் எல்லைவரையிலும் (அல்லது இதையே பரானு, பராக்குவே ஆறுகளிரண்டும் கலக்குமிடத்திற்குச் சிறிது மேற்புறம் வரையிலும் எனவும் கொள்ளலாம்) செல்கின்றன. உருக்குவே ஆற்றின்மீது (நாட்டின் கிழக்கு எல்லையினை ஒட்டினாற்போல் ஓடுகிறது) கடல் நீராவிக் கப்பல்கள் உருக்குவே நாட்டு நகரமான பேய்சான்டு (மான்டிவிடியோவிலிருந்து 300 மைல் தூரத்திலிருக்கிறது) வரையிலும் செல்ல முடியும். ஆறுகளின் மீது ஓடும் கலங்கள் உருக்குவே நாட்டு நகரமான ஸால்ட்டோவிற்கு (Salto) அருகிலுள்ள அருவி (falls) வரையிலும் தொடர்ந்து செல்கின்றன. நாட்டின் வட எல்லையின் மீதுள்ள பில்கோமாயோ

ஆற்றின்மேல் (The Pilcomayo River) 240 மைல் தூரத்திற்கும், படகோனியாவிற்கு வடக்கே ஓடும் ரியோ நீக்ரோவின் மேல் 300 மைல் தூரத்திற்கும் கப்பலோட்டிச் செல்லாம்.

ஆர்ஜென்டீனியக் குடியரசு பியூனஸ் அய்ரீஸ் மாநகரத்தைத் தன் தலைநகராகக் கொண்டுள்ளது. தென்கோளார்த்த நகரங்களுள் இதுவே மிகப் பெரியது. இத் தலைப்பெரு நகரம் பிளேட் ஆற்றின்மீது எழிலுற அமைந்திருக்கின்றது. பரானு, பராகுவே ஆறுகளிரண்டும் கலத்தலால் உருவாகிய பிளேட் ஆறு, பியூனஸ் அய்ரீஸ் நகரமிருக்கும் பகுதியில் 30 மைல்களுக்கும் அதிகமான அகலமுடையதாய்க் காண்கிறது. ஆனால், இப் பகுதியில் ஆழம் மிகமிகக் குறைவு. ஆகவே, பியூனஸ் அய்ரீஸினுள், அஃதாவது, பிளேட் ஆற்றின் வழியே, கடல்கடந்து செல்லும் பெருங் கப்பல்கள் புகுவதைச் சாத்தியமாக்கும்பொருட்டுக் கருவிகளின் உதவிகொண்டு சேற்றை இறைத்து, ஆற்றின் ஆழத்தை அதிகரிக்கும் வேலைகள் இடையறாது நடந்தவண்ணமாகவே இருக்கின்றன. இத் துறைமுகம் நவீன வசதிகளோடு கூடியமைந்திருப்பதால், இன்று பியூனஸ் அய்ரீஸ், ஆர்ஜென்டீனாவின் தலைசிறந்த துறைமுகப் பட்டினமாகத் திகழ்ந்துவருகிறது. நாட்டின் அயல்நாட்டு வர்த்தகத்தில் பாதிக்குமேற்பட்ட அளவு இத் துறைமுகத்தின் வாயிலாகத்தான் நடைபெறுகிறது. தென் பாம்பாஸ் பகுதிக்கு ஊழியம் செய்துவரும் பாயீயா விளாங்க்கா பட்டினம் ஓர் ஒப்பற்ற அழகுவாய்ந்த துறைமுகமாகும். இது இயற்கையாகவே உருவாகியதொன்று. இச் சிறப்புப் படைத்த பாயீயா விளாங்க்கா பியூனஸ் அய்ரீஸ் துறைமுகத்திற்கு அடுத்த இடத்தை வகிப்பதற்கு ரொஸாரியோவோடு (இத் துறைமுகம் பரானு ஆற்றின் மீதுள்ளது; வடபாம்பாஸிற்கு இதுவே முக்கியத் துறைமுகம்) போட்டிபோடுகிறது.

இயற்கை வளங்களை மிகுதியாகப் பெற்றிருப்பினும், பொருளாதாரத் துறையைப் பொறுத்து, ஆர்ஜென்டீனாவின் எதிர்காலம் சிறப்பாக அமைவதைத் தடுக்கும் பல இடர்ப்பாடுகள் இருக்கின்றன. நாட்டைத் தன்னிறைவு கொண்ட நாடாக்கும் கொள்கையை ஆர்ஜென்டீனா அரசாங்கம் தீவிரமாகப் பின்பற்றிவருகிறது. அயல் நாட்டார்க்கு உரிமையாக இருந்த இருப்புப்பாதைகளையும் மற்றைப் பொதுவூழியங்களையும் நாட்டு அரசாங்கமே வாங்கிக்கொண்டு அவற்றை முழுவதும் தேசியமயமாக்கியிருக்கின்றது. 1950ஆம் ஆண்டில் கால்நடைப் பண்ணைத் தொழில் முழுமையும் தேசிய அரசாங்கத்தின் நேரடியான கட்டுப்பாட்டின்கீழ் வந்தது. கால்நடைகளை

வளர்த்தல் முதற்கொண்டு அவற்றைக் குளிரூட்டுஞ் சாதனங்களில் வைத்துப் பக்குவப்படுத்தல் வரையான செயற்பாடுகள் யாவும் இன்று ஆர்ஜென்டீனிய அரசின் கண்காணிப்பின்கீழ் நடைபெற்று வருகின்றன. இத்துணை நடவடிக்கைகளையும் இந் நாட்டு அரசு மேற்கொண்டுள்ளதற்கு ஒரே காரணம், ஆர்ஜென்டீனுவை எங்ஙனமாயினும் ஒரு சேமநல நாடாக்கியே (welfare state) தீருவது என்னும் உறுதியான எண்ணம்தான். ஈங்கு உற்பத்தியாகும் இறைச்சியில் ஐந்தில் நான்கு பங்கு உள்நாட்டிலேயே நுகரப்பெற்றுவிடுகிறது. இறைச்சியின் தலா நுகர்வு இந்நாட்டில் உள்ளத்தைப்போல் உலகின் வேறெந்த நாட்டிலும் இல்லை. அதன் அளவு 240 பவுண்டுகளாக இருக்கிறது; ஆனால், அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் 144 பவுண்டுகளாகத்தான் இருக்கிறது. இதற்கிடையில் தொழில், வர்த்தகப் பிரச்சினைகள் எல்லாம் முன்னரினும் பன்மடங்கு பெருகியுள்ளன. போருக்குப் பிற்பட்ட ஆண்டுகளில் நடைபெற்ற ஆர்ஜென்டீனிய அயல்நாட்டு வர்த்தகத்தில் ஓர் அம்சம் சிறப்பாகக் குறிப்பிடப்பட வேண்டுவதாகும். இறக்குமதிகளாயினும் ஏற்றுமதிகளாயினும் அவை மாபேரளவில் நடைபெற்றன என்பதே அவ்வம்சம். ஆனால், ஐக்கிய அரசோடு மேற்கொண்ட ஒப்பந்தத்தின்படி, ஆர்ஜென்டீனு அந் நாட்டிற்கு வேண்டிய மாட்டு இறைச்சி முழுவதையும் அளிப்பதில் சில இடையூறுகளை அனுபவித்தது. பல காலமாக ஆர்ஜென்டீனுவின் மிகப் பெரிய வாடிக்கை நாடாக இருந்து வந்த ஐக்கிய அரசு, ஆர்ஜென்டீனுவிலிருந்து போருக்கு முன்பெல்லாம் ஆண்டுதோறும் 400,000 டன் மாட்டிறைச்சியைப் பெற்றுவந்தது. இறுதியில் பன்னிரண்டு ஆண்டுகளுக்குப் பிறகே (1957ஆம் ஆண்டில்தான்) மேற்கூறிய அளவில் ஐக்கிய அரசு மாட்டிறைச்சியை ஆர்ஜென்டீனுவிலிருந்து பெற்றது. வாணிபச் சரக்குகளுக்கு விலையை நிர்ணயிப்பதும் ஒரு சிக்கலாக இருந்தது. ஆர்ஜென்டீனு அதன் பொருள்களை மிகவுயர்ந்த விலைகளிட்டு விற்கின்றது என்னும் புகார் ஒருபுறத்தே; ஆனால், உலக அங்காடிகளில் இருந்துவரும் நிலவரத்தின்படி ஆர்ஜென்டீனு விலை கொடுக்க மறுத்தது மறுபுறத்தே. விலைகளைப் பேரம் பேசும் போது, இயற்கையாகவே ஏற்படும் நாட்டுக்கு நாடு செய்யும் புகார்களைத் தவிர, வாணிப உறவு முழுவதற்குமே பங்கம் ஏற்படும் வகையில் சில சமயங்களில் நடைபெற்ற தீவிரமான விவாதங்களும் நாட்டு வர்த்தகம் நேர்பட இயங்குவதற்கு முட்டுக்கட்டைகளாக இருந்தன. போர்க்காலத்திற்கு முன்பு அனுப்பப்பெற்ற மாட்டிறைச்சி குளிர்ச்சியாக்கப்பெற்ற நிலையிலேயே (உறைந்த மாட்டிறைச்சியாக அன்று) ஏற்றுமதியானது

ஓர் அனுகூலமாகவிருந்தது. ஆனால், போர் நடந்த சமயத்தில் மாட்டிறைச்சியை அவ்வாறு ஏற்றுமதியாக்க முடியவில்லை. அதன் பின்னர்தான் இவ்விறைச்சியின் ஏற்றுமதி திரும்பவும் ஏற்பட்டது. இப் 'புதிய வாணிபக் கொள்கை' (new deal) நாட்டுப்புறத் தொழிலாளியைவிட நகர்ப்புறத் தொழிலாளிக்கே சாதகமாக அமைந்திருக்கிறது எனவும், நாட்டுப்புறங்களிலிருந்து நகர்ப்புறம் நோக்கி மக்கள் பெயர்வதைத் தூண்டியிருக்கிறது எனவும் திறனாய்வாளர்கள் கருதுகின்றனர். ஆர்ஜென்டீனாவின் வர்த்தகத்தில் பங்கு கொண்டுள்ள சரக்குகளை அடிப்படைச் சரக்குகள் (basic commodities), விருப்பச் சரக்குகள் (preferential), இன்றியமையாமையற்றவை (non-essential) என்னும் பாகுபாட்டின்கீழ் அடக்கிக் குறித்தல் வழக்கமாக இருந்துவருகின்றது. இந்த வகைகள் ஒவ்வொன்றுக்கும்—அவை ஏற்றுமதிச் சரக்குகளாயிருப்பினும் சரி, இறக்குமதிச் சரக்குகளாயிருப்பினும் சரி—தனித்தனியான நாணயமாற்று வீதங்கள் நடைமுறையில் இருந்துவருகின்றன. இவ்வாறு இவ் வேற்றுமைகளெல்லாம் வர்த்தக ஏற்பாடுகளில் சிக்கலைத்தோற்றுவிக்கும் ஒரு காரணியாக இருக்கின்றன. ஆர்ஜென்டீனாவில் வழக்கிலிருக்கும் செலாவணியலகு ஆர்ஜென்டைன் பீஸோ (The Argentine Peso) எனப்பெறுகிறது. இதன் அதிகாரபூர்வமான சரிநிகர் இணை மதிப்பு அளவைப்படி, 1958ஆம் ஆண்டில் 18 ஆர்ஜென்டீனியப் பீஸோக்களின் மதிப்பு ஓர் அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டு டாலருக்குச் சமமாகவும், ஸ்டெர்லிங் அலகுபடி ஒரு பீஸோ 5 பென்ஸுகளுக்குச் சமமாகவும் இருந்தன. ஆனால், உண்மையான நாணயமாற்று மதிப்புகள் 2 பென்ஸுகளிலிருந்து 5 பென்ஸு வரையிலும் வேறுபட்டன. 1954ஆம் ஆண்டு வரை வர்த்தகப் புள்ளிவிவரங்களெல்லாம் ஐக்கிய நாடுகள் சபையால் பீஸோ அலகிலேயே குறிக்கப்பெற்றுவந்தன. ஆனால், 1955-லிருந்து அவை அமெரிக்க டாலர்களிலேயே குறிக்கப்பெற்று வருகின்றன. அடுத்துவரும் நான்கு பக்கங்களிலுமுள்ள அட்டவணைகள் 1954, '55, '56ஆம் ஆண்டுகட்கான புள்ளிவிவரங்களை ஒப்பிட்டுக் குறிக்கின்றன. இவற்றைக்கொண்டு அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளே அர்ஜென்டீனாவின் இறக்குமதியில் பேரளவை அளித்தன என்பதையும், அர்ஜென்டீனாவின் ஏற்றுமதிச் சரக்குகளில் பெரும்பான்மையான பகுதியை ஐக்கிய அரசு பெற்றுக்கொண்டது என்பதையும் அறிகின்றோம்.

சிறப்பு இறக்குமதிகள், 1954—1956

முக்கியமான பண்டங்கள்

முக்கிய வகைகள்	மொத்தம் 1954-ல் 7,116 மி. பீஸோக்கள்	மொத்தம் 1955-ல் 1,172 மி. டாலர்கள்	மொத்தம் 1956-ல் 1,113 மி. டாலர்கள்
	பீஸோக்களில்	டாலர்களில்	டாலர்களில்
உணவுப் பொருள்கள்	769 மி. (10.8%)	82 மி. (7%)	79 மி. (7.1%)
மரம், மரத்திலிருந்து உற்பத்தியானவை	674 மி. (9.5%)	136 மி. (11.6%)	82 மி. (7.4%)
எரிபொருள்களும் வழுக்காக்கிகளும்	917 மி. (12.9%)	203 மி. (17.3%)	250 மி. (22.5%)
இரசாயனப் பொருள்கள்	675 மி. (9.5%)	91 மி. (7.8%)	78 மி. (7.0%)
சவுளிப் பொருள்கள்	472 மி. (6.6%)	48 மி. (4.1%)	25 மி. (2.2%)
இரும்பும் உற்பத்திப் பொருள்களும்	1,136 மி. (16.0%)	186 மி. (15.9%)	161 மி. (14.5%)
இதர உலோகங்கள்	397 மி. (5.6%)	78 மி. (6.7%)	64 மி. (5.8%)
இயந்திரங்களும் வார்திகளும்	1,402 மி. (19.7)%	215 மி. (18.3%)	262 மி. (23.5%)
	(90.6%)	(88.6%)	(90.0%)

சிறப்பு இறக்குமதிகள், 1954-56. உற்பத்தி செய்த முக்கிய நாடுகள்

இறக்குமதி செய்த நாடுகள்		மொத்தம், 1954 7,116 மி. பிலோக்கள்	மொத்தம், 1956 1,172 மி. அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டு டாலர்கள்	மொத்தம், 1955 1,173 மி. அமெரிக்க ஐக்கியநாட்டு டாலர்கள்
அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள்	...	பீ. 1,006 மி. (14.1%)	$ 154 மி. (13.1%)	$ 230 மி. (20.7%)
ஜெர்மனி	...	பீ. 628 மி. (8.8%)	$ 69 மி. (5.9%)	$ 107 மி. (9.6%)
பிரேஸில்	...	பீ. 867 மி. (12.2%)	$ 110 மி. (9.4%)	$ 85 மி. (7.6%)
வெனெஸ்வெய்லா	...	பீ. 245 மி. (3.4%)	$ 55 மி. (4.7%)	$ 74 மி. (6.6%)
ஜப்பான்	...	பீ. 361 மி. (5.1%)	$ 75 மி. (6.4%)	$ 74 மி. (6.4%)
நெதர்லாந்து ஆன்டிலீஸ் தீவுகள்	...	பீ. 211 மி. (3.0%)	$ 48 மி. (4.1%)	$ 71 மி. (6.4%)
இத்தாலி	...	பீ. 279 மி. (3.9%)	$ 60 மி. (5.6%)	$ 56 மி. (5%)
ஐக்கிய அரசு	...	பீ. 530 மி. (7.4%)	$ 76 மி. (6.5%)	$ 53 மி. (4.8%)
நெதர்லாந்து	...	பீ. 186 மி. (2.6%)	$ 38 மி. (3.2%)	$ 49 மி. (4.4%)
இந் நாடுகளின் மொத்தம்	...	(60.5%)	(58.9%)	(71.5%)

சிறப்பு ஏற்றுமதிகள், 1954-56; முக்கியப் பண்டங்கள்

முக்கியக் குழுக்கள்	மொத்தம், 1954 பீஸோக்கள் 6,757 மி.	மொத்தம், 1955 ஐ. அ. நா. $ 928 மி.	மொத்தம், 1956 ஐ. அ. நா. $ 944 மி.
கூலங்களும் ஆளி விதையும் ...	பீ. 2,100 மி. (31.1 %)	$ 323 மி. (34.8 %)	$ 316 மி. (33.5 %)
மற்ற வேளாண் பொருள்கள் ...	பீ. 875 மி. (12.9 %)	$ 72 மி. (7.8%)	$ 65 மி. (6.9 %)
இறைச்சி ...	பீ. 1,354 மி. (20.0 %)	$ 205 மி. (22.1 %)	$ 241 மி. (25.5 %)
பால்பண்ணைப் பண்டங்கள் ...	பீ. 305 மி. (4.5 %)	$ 30 மி. (3.2 %)	$ 29 மி. (3.1 %)
ஆட்டு ரோமம் ...	பீ. 758 மி. (11.2%)	$ 124 மி. (13.4 %)	$ 124 மி. (13.1 %)
பதனிடப்பெற்ற தோல்வகைகள் ...	பீ. 455 மி. (6.7 %)	$ 55 மி. (5.9 %)	$ 66 மி. (7.0 %)
கால்நடைத் தொழில் துணைப்... பொருள்கள்	பீ. 253 மி. (3.7 %)	$ 29 மி. (3.1 %)	$ 36 மி. (3.8 %)
கான்படு பொருள் ... கள்	பீ. 305 மி. (4.5 %)	$ 27 மி. (2.9 %)	$ 26 மி. (2.8 %)
	(94.6%)	(93.2%)	(95.7 %)

சிறப்பு ஏற்றுமதிப் பண்டங்கள் (1954-56); பெற்றுக்கொண்ட முக்கிய நாடுகள்

பெற்ற நாடுகள்	மொத்தம், 1954 பீஸோக்கள் 6,757 மி.	மொத்தம், 1955 அ.ஐ.நா. $ 928 மி.	மொத்தம், 1956 அ.ஐ.நா. $ 944 மி.
ஐக்கிய அரசு	... பீ.1,220மி. (18.1 %)	$ 201 மி. (21.7 %)	$ 212 மி. (22.5%)
அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள்	... பீ. 926 மி. (13.7 %)	$ 118 மி. (12.7 %)	$ 118 மி. (12.5%)
ஜெர்மனி	... பீ. 647 மி. (9.6%)	$ 54 மி. (5.8%)	$ 115 மி. (12.2%)
ஃபிரான்ஸ்	... பீ. 315 மி. (4.7 %)	$ 34 மி. (3.7%)	$ 71.3 மி. (7.6%)
இத்தாலி	... பீ. 212 மி. (3.1 %)	$ 70 மி. (7.5%)	$ 70·7 மி. (7.5%)
பிரேஸில்	... பீ. 624 மி. (9.2%)	$ 129 மி. (13.9%)	$ 65 மி. (6.9%)
நெதர்லாந்து	... பீ. 383 மி. (5.7 %)	$ 37 மி. (4.0%)	$ 55 மி. (5.8%)
ஜப்பான்	... பீ. 264 மி. (3.9 %)	$ 19 மி. (2.1%)	$ 36 மி. (3.8%)
இவற்றின் மொத்தம்	(68.0 %)	(71.4%)	(78.8%)

முக்கியமான ஆர்ஜென்டீனிய நகரங்களின் மக்கள்தொகை பற்றிய அண்மைக் காலப் புள்ளிவிவரங்கள்

(இவை 1947ஆம் ஆண்டுக் கணக்கெடுப்பிலிருந்து வெவ்வேறு சமயங்களின்போது குறித்த தோராய மதிப்புகளே)

பியூனஸ் அய்ரீஸ்	3,674,000	ஸான்டா ஃபே	225,000
ரொஸாரியோ	551,000	மார் டெல் பிளாட்டா	149 000
கார்டோபா	511,000	மெண்டோஸா	115,000
லா பிளாட்டா (இன்று ஈவா பெரன்)	352,000	பாஹியா பிளாங்கா (1947)	93,000
டகுமன்	245,000	பரானு (1947)	84,000

10. உருகுவே

(Uruguay)

இங்கிலாந்தின் பரப்பளவில் ஏறக்குறைய பாதிக்குச் சமமான பரப்புக்கொண்ட உருகுவே நாடுதான் தென்னமெரிக்கக் குடியரசு நாடுகளிலேயே மிகச் சிறியதும், மக்கள் அடர்த்தி மிக்கதும், முழுதும் தாழ்நிலமாக அமைந்ததும் ஆகும். வடகிழக்கில் பிரேஸிலுக்கும் மேற்கே ஆர்ஜென்டீனுவுக்குமாக இரு பெருங் குடியரசுகளுக்கிடையே நெருக்கப்பெற்றிருப்பது போன்ற தோற்றமுடைய உருகுவே நாடு அவ்விரண்டிடையே செலுத்தப்பெற்ற ஓர் ஆப்புப்போல் (wedge-like) காணகிறது. பிளேட் ஆறு (Rr. Plate), அட்லான்டிக் பெருங்கடல் இவற்றின் அகன்ற கரையோரப் பகுதிகளை ஒருபுறத்தே தன் எல்லையாக உடைய இந் நாட்டில் நில எல்லைகள் கூடுமிடம் அந்த ஆப்பின் முனையாக இருக்கிறது. இந் நாட்டிற்கும் ஆர்ஜென்டீனுவுக்கும் இடையேயுள்ள எல்லை முழுவதும் உருகுவே பேராற்றின் போக்கை ஒட்டியே ஓடுகிறது. சற்றேறக்குறைய மூன்று மில்லியன் எண்ணிக்கை கொண்ட இந் நாட்டினரில் பெரும்பாலர் ஐரோப்பிய இனத்தவரே. மொத்தத்தில் ஏறக்குறைய மூன்றிலொரு பகுதியினர் வாழும் இந் நாட்டின் தலைநகரான மான்டிவிடியோ (Montevideo) தென் அமெரிக்கப் பெருநகரங்களுள் ஒன்ருக இருப்பதுடன், நவீன வசதிகள் படைத்த ஒரு சிறந்த துறைமுகமாகவும் அமைந்திருக்கிறது. இந் நாட்டின் வெளிநாட்டு வாணிபத்தில் பெரும் பகுதி இதன்மூலமே நடைபெறுகிறது. இந் நாட்டின் உட்பகுதிகளில் சாகுபடி நடைபெறும் நிலங்களிலேயே மக்களடர்த்தி மிகுந்துள்ளது. நாடு முழுவதற்குமாகக் கணக்கிட்டால் மக்களடர்த்தி சதுர மைலுக்கு 36 ஆக இருப்பதைக் காண்கிருேம். நாட்டின் மொத்தப் பரப்பான 72,000 சதுர மைல்களில் சுமாராக 65% மேய்ச்சல் நிலங்களாகவும், 12% சாகுபடிக்கு ஏற்றதாகவும், 9% பயன்பாட்டில் இல்லை

யென்றாலும் பயிர்த்தொழிலுக்குப் பயன்படுத்தத் தகுந்ததாக வும் அமைந்திருக்கிறது. பரப்பளவில் சுமார் 12% பாழ்நில மாகவோ கட்டடங்களமைந்த இடங்களாகவோ போய்விடு வதால், மீதமிருக்கும் இரண்டு அல்லது மூன்று சதவீதப் பரப் பளவிலேயே காடுகள் அடர்ந்துள்ளன. ஒரு தென் அமெரிக்க நாட்டில் காடுகளின் பரப்பு இத்துணைக் குறைவாக இருப்பது இந் நாட்டில் மட்டுந்தான். இக் காடுகள் பெரும்பாலும் ஆறுகளை ஒட்டினாற்போலவே அமைந்துள்ளன.

மொராக்கோவை ஒத்த அட்சாம்சத்தில் புற அயன மண்டலத்தே அமைந்திருக்கும் உருகுவேயின் உவப்பூட்டும் வெதுவெதுப்பான காலநிலை துணை அயனமண்டல, மிதவெப்ப மண்டலங்களுக்கு இடையேயுள்ள மாறுநிலையைக் குறிப்பிடுகிறது. மென்சரிவுடைய புல்வெளிகளாகவும், எவ்விடத்தும் கடல்மட்டத் திலிருந்து 2,000 அடி உயரத்திற்கு மேற்படாமலும் இருக்கும் இந் நாடு மேய்ச்சல் தொழில் வளர்ச்சி பெறுவதற்கு நல்ல வாய்ப்பை அளிக்கிறது. எனவே, இத் தொழிலே இந் நாட் டவரில் பெரும்பாலோர்க்கு வாழ்வளிக்கும் தொழிலாகவுள்ளது. முன்பே கூறியதுபோல, மொத்தப் பரப்பான 72,000 சதுர மைல்களில் மூன்றிலிரு பங்கிற்கும் மேற்பட்ட அளவு மேய்ச்சல் நிலங்களாக அமைந்துள்ளது. சாகுபடியிலிருக்கும் நிலப்பகுதி மொத்தத்தில் 7½ சதவீதமாகும். கட்டடங்கள், தரிசாகக் கிடக்கும் நிலங்கள் முதலியவை மொத்தத்தில் 21% ஆகும். ஆறுகளையடுத்தே அமைந்திருக்கும் காடுகள் 3 சதவீதமேயாகும். காடுகளின் பரப்பைப் பொறுத்தவரையில் தென் அமெரிக்காவின் பொது நிலையிலிருந்து உருகுவே பெரிதும் வேறுபட்டிருப்பதை நோக்கின் வியப்பு மேலிடுகிறது.

நாட்டின் சிறப்புத் தொழிலாக அமையும் பெருமையை அடைவதற்குக் கால்நடை வளர்த்தலும் ஆடுகள் வளர்த்தலும் ஒன்றோடொன்று போட்டியிடுகின்றன. நாட்டின் ஏற்றுமதி வாணிபத்தில் இவ்விரு வகைத் தொழிற்பாடுகளிலிருந்து கிட்டும் பொருள்கள் சாதாரணமாக முக்கால் பங்கிற்கு மேலான அளவுடையனவாயுள்ளன. ஆனால், 1950-ல் இவற் றின் அளவு மொத்த ஏற்றுமதியில் 90%-க்கு ஏறிவிட்டது. அவ்வாண்டில் மொத்த ஏற்றுமதியில் ஆட்டு ரோமம் 60%மும், ஆட்டிறைச்சி 17%மும், ஆட்டுத் தோல், பதனிடப் பெற்ற தோல் முதலியவை 11%முமாக அமைந்திருந்தன. இவற்றுள் ஆட்டு ரோமம்தான் அதிக விலைமதிப்புடையது.

1956ஆம் ஆண்டில் இந் நாட்டில் சுமார் 7¼ மில்லியன் கால்நடைகளும், 23 மில்லியன் ஆடுகளும் இருந்தன. சமீப காலங்களில் ஆட்டு ரோமம் அதிக விலைக்குப் போவதால், இந் நாட்டு மக்கள் அதன் உற்பத்தியில் அதிக ஊக்கம் செலுத்துகின்றனர். உலகப் போருக்கு முன்னர்க் கால்நடை வளர்த்தலுக்கு அதிக ஊக்கம் காட்டப்பெற்றுவந்தது. இப்போது இறைச்சியின் உற்பத்தியைப் பெருக்கப் பல வழிகளிலும் இந் நாட்டு அரசாங்கம் முயன்று வருகிறது. இவ் வழிகளுள், இறைச்சியைத் தயாரித்து அதைப் பக்குவப்படுத்தும் தொழிலகங்களிலிருந்து சேய்மையிலுள்ள இடங்களிலிருக்கும் கால்நடைகளுக்குக் கடத்திச்செல்ல உருகுவே அரசாங்கம் மிகுந்த பொருளுதவி அளித்துவருவது ஒன்றாகும்.

சாதாரணமாக இந் நாட்டில் உழவுத்தொழிலிலிருந்து கிட்டும் பொருள்கள் மொத்த ஏற்றுமதியில் 20% ஆகும். உருகுவேயின் மண் பெரும்பாலும் வளமற்றதாக இருக்கிறது. ஆகவே, பிளேட் ஆற்றின் பொங்குமுகத்திலிருந்து சற்றுத் தொலைவு உள்நாட்டில் கிழக்கு மேற்காக விரிந்துள்ள ஒரு பகுதியில் மாத்திரமே சாகுபடி பேரளவில் நடைபெற்றுவருகிறது. அரசாங்க விலை உத்தரவாதத்தின் துணைகொண்டு பயிரிடப்பெறும் கோதுமை இரண்டு மில்லியன் ஏக்கர்ப் பரப்பில் விளைகிறது. இதில் உற்பத்தியாகும் சுமார் ½ மி. டன் கோதுமை உள்நாட்டுத் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்த பின்னர் ஏற்றுமதி செய்வதற்குக்கூட ஓரளவு மீதமாகி விடுகிறது. இப் பிரதேசத்தின் மற்ற விளைபொருள்கள் மக்காச் சோளம், ஆளி விதை, சூரியகாந்தி விதை முதலியன. உலகப் போருக்குமுன் அரை மில்லியன் ஏக்கர்கட்கு மேற்பட்ட நிலப் பரப்பிலிருந்து 140,000 டன் மக்காச் சோளம் உற்பத்தியாயிற்று. இப் பயிர் விளையும் பரப்பில் மாறுதலேதும் இல்லையெனினும், உற்பத்தி ஆண்டிற்காண்டு மிகவும் வேறுபடுகிறது. சான்றாக, 1955-ல் 218,000 டன்களும், 1956-ல் 100,000 டன்களும் தாம் விளைந்தன. சணலின் விளைச்சல் குறைந்துகொண்டு வரும் இயல்புடையதாயிருக்கிறது. சமீப காலங்களில் இது பயிராகும் பரப்பளவு 200,000-லிருந்து 300,000 ஏக்கர்வரை வேறுபட்டுள்ளது. இதன் உற்பத்தியோவெனில், 50,000-லிருந்து 60,000 டன்கள் வரையாகும். ஆர்ஜென்டீனாவைப் போலவே இங்கும் சூரியகாந்திப் பூவின் விதை ஆளி விதையைவிட மக்களிடையே அதிகமாகப் பயன்பாட்டிற்கு வரத்துவங்கியபோதிலும், இப் பயிரின் உற்பத்தியும் குறைந்துவருகிறது.

ஒப்பாகக் குறைந்த விளைபரப்பையும், மாறுபடும் விளைச்சலையும் கொண்ட மற்றைப் பயிர்கள் பார்லி, நிலக்கடலை, நெல்,

அல்ஃபால்ஃபா, பட்டாணி, உருளைக்கிழங்கு, பீட் கிழங்கு, புகையிலை முதலியன. சிறந்த கனிவகைகளும், முக்கியமாக இன்தேறல் தயாரிக்கப் பயன்படும் திராட்சைப் பழங்களும் ஏராளமாகப் பயிராகின்றன. ஆரஞ்சுக் கனிகளும் மிக்க சிறப்புப் பொருந்தியவை. இவை மிகுதியாக உற்பத்தியாகின்றன. தாதுப் பொருள்கள் மிகக் குறைவாக உள்ளன. நிலக்கரியும் எண்ணெயும் வெளி இடங்களிலிருந்துதான் ஈங்கு இறக்குமதி ஆகின்றன. மேலும், ஆங்காங்கே சலவைக்கல், கருங்கல், மணல், டால்கம் (talcum) எனப்பெறும் மென்மையான சுண்ணும்புக் கல் முதலியவற்றின் படிவுகள் காணப்பெறுகின்றன. பொன்னும் ஓரளவுக்கு வெட்டியெடுக்கப்படுகிறது.

ஈங்குள்ள தொழில் நிறுவனங்களுள் இறைச்சியைப் பக்குவப் படுத்தும் ஆலைகளே தொன்மையானவை; முக்கியத்துவம் வாய்ந்தவை. இங்கு நடைபெறும் வியாபாரத்தின் காரணமாகவே உருகுவே பேராற்றின் கரையோரமாக அமைந்திருக்கும் ஃப்ரெய்பென்டாஸ் (Fraybentos), பேசாண்டு (Paysandu) முதலிய நகரங்களைப்பற்றிக் கேள்விப்படாத ஐரோப்பியப் பகுதியே இருக்கமுடியாது எனக் கூறுமளவிற்கு அவை புகழில் ஓங்கிவிட்டன. உறையவைத்துக் கட்டியாக்கப்பெற்ற இறைச்சி, புட்டிகளில் அடைக்கப்பெற்ற இறைச்சி, இறைச்சியிலிருந்து வடிக்கப்படும் நிணச்சத்து (meat extract) முதலியவற்றைத் தயாரிப்பதுடன் வேறு பல துணைப்பொருள்களையும் (byproducts) இந் நிறுவனங்கள் உற்பத்தி செய்கின்றன. தோல் பதனிடுதலும் தொன்றுதொட்டு நடைபெற்றுவரும் தொழிலாகும். பெரும்பாலும் போர்க்காலத் தட்டுப்பாடுகளைப் பூர்த்தி செய்வதற்கென்றே எழுந்த புதிய தொழில்கள், முக்கியமாகச் சவுளிகள், தோல் சாமான்கள், இரசாயனப் பொருள்கள், சிமெண்டு போன்றவற்றைத் தயாரிப்பதில் ஈடுபட்டன. ஆனல், இங்குத் தயாரிக்கப்பெற்ற நுகர்வோர் பொருள்களோ பலவிதம். நெய்யப்படாத ஆட்டு ரோமம் மட்டுமன்றிக் கம்பளியாகப் பின்னப்பெற்ற உரோமமும் (worsted) இந் நாட்டின் முக்கியமான ஏற்றுமதிச் சரக்காகும். எல்லாவகைத் தொழில்களும் அரசாங்கக் கட்டுப்பாடுகளாலும் உதவித் தொகைகளாலும் காக்கப்பெறுவதால், பொருளாதார அடிப்படையில் உற்பத்திச் செலவு ஓரளவையும் மீறிய தொழில்களும் அதிகச் செலவைப் பாராது நடைபெற்றுவருகின்றன. ஏற்றுமதி செய்யப்பெறும் இத்தகைய பொருள்கள் ஒவ்வொன்றும் வெளிநாடுகளில் நன்கு விலைபோக அரசாங்கம் அவை ஒவ்வொன்றிற்கும் மானியத் தொகைகளை (subsidy) வழங்கவேண்டியதிருக்கிறது. தென் அமெரிக்க நாடு

களிலேயே நன்கு முன்னேறிய ஒரு சேமநல நாடாக (Welfare state) விளங்கும் அரும்பெருஞ் சிறப்பை உருகுவே நாடுதான் பெற்றிருக்கிறது. 1952-ல் இந் நாட்டின் குடியரசு தலைவர் என்னும் பதவியே அகற்றப்பட்டு, அப் பதவியின் நிருவாக அதிகாரம் முழுவதும் ஒரு தேசியக் குழுவிடம் (National Council) ஒப்படைக்கப்பெற்றது.

இக் குடியரசு நல்ல போக்குவரத்து வசதிகளைப் பெற்றிருப்பதால், இதன் எப் பகுதியையும் எளிதில் அடையலாம். உருகுவே பேராறு சால்ட்டோ (Salto) நகரம் வரை (ஆர்ஜென்டீனாவைப் பற்றிய ஆய்வுரையைக் கண்டறிக) நாவாய்ப் போக்குவரத்துக்கு ஏற்றதாய் இருப்பதுடன், நாட்டின் குறுக்கே கிழக்கிலிருந்து மேற்காகப் பாயும் அதன் துணையாறாகிய ரியோ நீக்ரோவை (Rio Negro) அடைவதற்கும் வழிபுரிந்துள்ளது. இருப்புப்பாதைகளனைத்தும் ஒரேயளவு அகலமுடைய தண்டவாள அமைப்புக் கொண்டு மான்டிவிடியோவிலிருந்து பல திசைகளை நோக்கிப் பிரிந்து, மொத்தமாக 19,000 மைல்கள் நீளத்திற்கு அமைந்துள்ளன. 1948ஆம் ஆண்டின் இறுதிவரை பிரிட்டிஷ் நாட்டவருக்குச் சொந்தமாயிருந்த இந்த இருப்புப்பாதையமைப்புகள் அவ்வாண்டில் அரசாங்கத்தின் உடைமையாயின. சுமார் 25,000 மைல் நீளமுள்ள இந் நாட்டுச் சாலையமைப்புதான் தென் அமெரிக்காவிலேயே தலைசிறந்தது.

இந் நாட்டில் புழக்கத்தில் இருக்கும் நாணயத்தின் அலகு உருகுவேயின் பீஸோ (Uruguayan Peso) எனப்படும். இது இங்கிலாந்து நாணயமான பவுண்டு ஸ்டெர்லிங்குடனும் அமெரிக்க டாலருடனும் பலதிறப்பட்ட நாணயமாற்று விகிதப்படி இணைக்கப்பெற்றுள்ளது. சராசரியாக இதன் மதிப்பு 3 ஷில்லிங் ஆகும். ஐக்கிய நாடுகள் சபை இந் நாட்டின் வாணிபம்பற்றி வெளியிட்டிருக்கும் பிரசுரங்களில் பொருள்களுடைய மதிப்பு அமெரிக்க டாலர்களிலேயே காட்டப்பெறுகிறது. 1956-ல் சிறப்பான இறக்குமதிகளின் மதிப்பு 206 மி. டாலர்கள்; சிறப்பான ஏற்றுமதிகளின் மதிப்பு 211 மி. டாலர்கள். இறக்குமதிச் சரக்குகள் பலதரப்பட்டவையாயுள்ளன. எனினும், மொத்த இறக்குமதியின் மதிப்பில் $\frac{1}{8}$ பங்கு (அதாவது, 27 மி. டாலர்கள்) மதிப்புக் கொண்ட பண்படாப் பெட்ரோலியமே (crude oil) மிகவும் முக்கியமானது. மோட்டார் வாகனங்கள், அவற்றின் உபகரணங்கள் முதலியவற்றுடன் உழவுத்தொழிலிலும் ஆலைத்தொழிலிலும் பயன்படும் இயந்திரங்களும் சிறப்பாக இறக்குமதியாகின்றன.

இவற்றை இந் நாட்டிற்கு ஏற்றுமதி செய்யும் நாடுகள் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள், பிரேஸில், இங்கிலாந்து, நெதர்லாந்து, ஜெர்மனி (பொருள்களின் மதிப்பை அடிப்படையாகக் கொண்டால் இவ் வரிசையில் அமையும்) முதலியவை. இவையெல்லாம் சேர்ந்து உருகுவேயின் மொத்த இறக்குமதியில் பாதிக்கு மேற்பட்ட அளவை அளிக்கின்றன. இந் நாட்டின் முக்கிய ஏற்றுமதிகளைப்பற்றி முன்பே குறிப்பிட்டோம். இனி, உருகுவேயின் பொருள்களை வாங்கும் நாடுகளை நோக்குவோம். இங்கும் பொருள்களின் மதிப்பை அடிப்படையாகக் கொண்டு அவற்றை வரிசைப்படுத்தின், அவை நெதர்லாந்து, அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள், பிரேஸில், பிரிட்டன், ஜெர்மன் என்றவாறு அமையும்

இந் நாட்டு முக்கிய நகரங்களின் குடித்தொகை

மான்டிவிடியோ ...	850,000	சால்ட்டோ ...	48,000
பெய்சாண்டு ...	50,000	மெர்ஸெய்டீஸ் ...	33,000

பராகுவே (Paraguay)

வடக்கிலுள்ள தன் அண்டை நாடான பொலிவியாவைப் போன்றே பராகுவேயும் ஓர் உள்நாட்டுக் குடியரசாக விளங்குகிறது. இந் நாட்டைச் சுற்றி அதன் மேற்கு, தெற்கு எல்லைகளைத் தொட்டுக்கொண்டு ஆர்ஜென்டீனாவும், கிழக்கில் பிரேஸிலும் அமைந்துள்ளன. ஆனால், பொலிவியாவில் இருப்பதைப் போன்ற மிகமிக உயர்ந்த நிலப்பரப்பே ஈங்கு அநேகமாக இல்லை. நாட்டின் கிழக்குப் புறத்தே தென்வடலாக ஓடும் ஒரு குன்றுத் தொடரைத்தான் ஈங்குள்ள ஓர் உயர்நிலப் பகுதி எனக் குறித்தல் வேண்டும். ஆனால் இக் குன்றுத் தொடரின் உயரமோ எங்கும் 2,000 அடிக்கு அதிகமாக இல்லை. இக் குடியரசின் மையத்தின் வழியே மகரரேகை (tropic of capricorn) ஓடி, நாட்டின் ஏறக்குறைய ஓர் அரைப்பகுதி அயனமண்டலத்திலும், மற்றோர் அரைப் பகுதி மிதமண்டலத்திலும் அமையுமாறு நாட்டை இருகூறாக்கியுள்ளது .இத்தகைய பகுப்பை க்காட்டிலும் இந் நாட்டில் வடக்கிலிருந்து தெற்காகப் பாயும் பராகுவே பேராறே இந் நாட்டை இருபெருங் கூறுகளாக்கியுள்ளது. இப் பேராறு பராகுவேயின் மொத்தக் குடித்தொகையில் 95 சதவீதத்தினருடைய வாழ்விடமாகவுள்ள கீழைப்பிரதேசமும் (Oriental), முன்னேற்றம் சிறிதுமடையாத மேலைப்பிரதேசமுமே (Occidental அல்லது பராகு

வேயன் சாக்கோ—Paraguayan Chaco) இவ்விரு கூறுகளாகும். பராகுவே பேராறு இவ்விரண்டையும் பிரிக்கும் ஒரு மிகத் தெளிவான எல்லையாக அமைகிறது. நாட்டின் மொத்தப் பரப்பான 157,000 சதுர மைல்களில் கீழைப்பிரதேசத்தின் பரப்பு 61,700 சதுர மைல்கள் (இங்கிலாந்து, வேல்ஸ் ஆகியவற்றின் மொத்தப் பரப்பைக் காட்டிலும் சற்று அதிகம்); மேலைப்பிரதேசத்தின் பரப்பு 95,300 சதுர மைல்கள் (ஐக்கிய அரசின் பரப்பை விடச் சற்று அதிகம்) ஆகும். பெரும்பாலும் மெஸ்டீஸோ (Mestizo) இனத்தவரான இந் நாட்டு மக்களின் மொத்த எண்ணிக்கை சுமார் 1.6 மில்லியன்கள்.

நாட்டின் பரப்பில் அரைப் பாகம் கான் செறிந்தும், மேலுமொரு 46% பரப்புத் தரிசாகவும் (waste) இருக்கிறது. சாக்கோ பிரதேசம் தட்டையான மேற்றளம் வாய்ந்தது. இதன் பல பாகங்கள் கோடைக்காலத்தில் வெள்ளத்திற்கு இலக்காகின்றன. குடியரசின் பரப்பில் சுமார் 1·3 சதவீதமே ($1\frac{1}{4}$ மி. ஏக்கர்) சாகுபடிக்கு ஏற்ற (arable) நிலமாகவும், 1·7% ($1\frac{3}{4}$ மி. ஏக்கர்) மேய்ச்சல் நிலமாகவும் கொள்ளப்பெறுகிறது. 1%-க்கும் சற்று அதிகமான பரப்புத் தற்போது பயன்பாட்டில் இல்லையெனினும், பயிர்த்தொழிலுக்கு ஏற்றதாக இருக்கும். கீழைப்பிரதேசத்திலுள்ள உழுநிலம் பெரும்பாலும் காடு அழித்து நாடாக்கப்பெற்ற பகுதிகளடங்கியதேயாம். இப் பிரதேசத்தில் சிதைவுற்ற மணற்பாறையினின்றும் (sandstone) உருவாகியுள்ள மண் மிகவும் வளமானதாக உள்ளது. ஆநிரை வளர்ப்பதற்கு வசதியாக நாட்டின் கீழை, மேலைப் பிரதேசங்கள் இரண்டிலும் ஸவானு புல்வெளிகளைக் கொண்ட நிலப்பரப்புகள் இருக்கின்றன.

ஆநிரை வளர்ப்பு இந் நாட்டில் ஒரு முக்கியமான தொழிலாகும். 1957ஆம் ஆண்டில் $3\frac{1}{3}$ மில்லியன் கால்நடைகள் இருந்தனவென்று மதிப்பிடப்பெற்றது. ஆடுகளின் எண்ணிக்கை $\frac{1}{4}$ மில்லியனிற்கும் குறைவாக இருந்தது. பெரும்பகுதியில் இன்னும் மனிதனுடைய கரங்களே படாதிருந்துவரும் கானகங்கள் தரமுயர்ந்த மரத்தை (timber) அளிக்கின்றன. மேலும், இவற்றில் வளரும் க்வீப்ராக்கோ (quebracho) என்னும் மரங்களிலிருந்து கிடைக்கும் பொருள் (extract) தோல் பதனிடும் தொழிலில் ஒரு கலவைப் பொருளாக நன்கு பயன்படுகிறது. இம் மரம் முக்கியமாகச் சாக்கோ பிரதேசத்தில் பயிராகிறது. நறுநாற்றமுடைய (flavoured) தேயிலையெனப் புகழ்பெற்று விளங்கும் யெர்பா

மேட்டே (Yerba mate) என்பதும் ஒரு கான்படு பொருளாகவும் தோட்டப் பயிராகவும் விளங்குகிறது. விரைவில் முதிர்ச்சி அடையும் அமெரிக்க உயர்நிலப் பருத்தி (American upland cotton) வகையொன்று 100,000 ஏக்கர்களுக்கும் மேற்பட்ட பரப்பில் பயிரிடப் பெற்றுவருகிறது. இதிலிருந்து 10,000 டன் பஞ்சு (lint) கிடைக்கிறது.

உணவுப் பொருள்களின் (food stuffs) அளிப்பைப் பொறுத்த வரையில் பராகுவே நாடு தன்னிறைவு கொண்டது எனப் பெரும்பாலும் கூறிவிடலாம். நாட்டு மக்களின் முக்கிய உணவுப் பொருளான மக்காச்சோளமும், மேலும் நெல், கரும்பு, ஸோயா பீன்ஸ் முதலியவையும் பயிராகின்றன. மேலும், ஆங்காங்கே கோதுமைச் சாகுபடிக்கு முக்கியத்துவம் ஏற்படும் வகையில் ஊக்கம் அளிக்கப்பெற்றுவருகிறது. 1957-ல் இப் பயிர் 5,000 ஏக்கர்ப் பரப்பில் விளைந்தது 1,600 டன் கோதுமை இப் பரப்பிலிருந்து கிடைக்குமென எதிர்பார்க்கப்பெற்றது. இந் நாடு குறிப்பிடத்தக்க அளவில் கனிவளத்தைப் பெற்றுள்ளது. இரும்புத்தாது, மாங்கனீசு, கேயோலின் (kaolin), செம்பு ஆகியவை கனிப் பொருள்களுள் சிறப்பானவை. ஆனால், இவற்றை வெட்டியெடுப்பதில் மக்கள் தீவிரமான அக்கறை காட்டுவதாகத் தெரியவில்லை. கைத்தொழிலும் சிற்றளவிற்றான் நடைபெற்றுவருகிறது. இறைச்சியைப் பக்குவப்படுத்தும் ஆலைகள், மரமறுக்கும் ஆலைகள், க்வீப்ராக்கோ சாறு தயாரிக்கும் ஆலைகள் முதலியவற்றைத் தவிர்த்து மற்றக் கைத்தொழில்களனைத்தும் உள்நாட்டுத் தேவைகளை மட்டுமே பூர்த்தி செய்கின்றன.

இங்குப் புழக்கத்திலிருக்கும் நாணயத்தின் அடிப்படை அலகு குவாரனி (Guarani) என்பது, 1957ஆம் ஆண்டில் இந் நாட்டில் புகுத்தப்பெற்ற தடையற்ற நாணயமாற்று அமைப்பின்படி (free exchange system) 1958ஆம் ஆண்டின்போது 1 ஸ்டெர்லிங் பவுன் 306 குவாரனிகள் கொண்டதாக இருந்தது. ஆகவே, ஒரு குவாரனியின் ஸ்டெர்லிங் மதிப்பு ஒரு பென்னியில் $\frac{4}{5}$ பாகமாக இருந்தது. இந்நாட்டின் வர்த்தகம்பற்றிய புள்ளிவிவரங்களே மிகக்குறைவாக இருப்பதால், ஐக்கிய நாட்டவையின் வர்த்தக ஆண்டு மலரில் பராகுவையில் இறக்குமதியாகும் பொருள்கள்பற்றிய பட்டியலே இல்லை. ஆனால், ஏற்றுமதிபற்றிய பட்டியல்கள் இரண்டுள. இவ்விரண்டும் முறையே குவாரனி அலகிலும், அமெரிக்க டாலர் அலகிலும் இருக்கின்றன. மேலும், இவ்விருபட்டியல்களும் வெவ்வேறானவை என்பதும், அவை சரிவர ஒப்பிடத்தகுந்தவையல்ல என்பதும் அவ்வாண்டு நூலில் குறிக்கப்பெற்றுள்ளன. 1956-ல் இறக்கு

மதி ஏற்றுமதிப் பொருள்களின் மதிப்புகள் முறையே $24·6 மில்லியன்களாகவும் (£ 8·8மி.), $ 36·7 மில்லியன்களாகவும் (£ 13 மி.) இருந்தன. மரம் ($5·6மி.; £4·2 மி.), க்விப்ராக்கோவிலிருந்து தயாரித்த பொருள் ($6·5மி.; £2·3மி.), கச்சாப் பருத்தி($5·6 மி.; £2மி), மற்றும் இறைச்சி அதிலிருந்து தயாரிக்கப்பெற்ற பொருள்கள் ($4·6மி.; £1·6 மி.) ஆகியவையே இந் நாட்டின் இறக்குமதிகளுள் முதன்மையானவை. மொத்த இறக்குமதியில் பாதிக்கு மேற்பட்டவை ஆர்ஜென்டீனா, அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள், நெதர்லாந்தைச் சார்ந்த ஆன்டீலிஸ் தீவுகள் (Netherlands Antilles) முதலியவற்றிலிருந்து வந்தன. ஏற்றுமதியானவற்றுள் ⅔ பாகத்தை ஆர்ஜென்டீனா, அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள், ஐக்கிய அரசு ஆகிய மூன்றுமாகச் சேர்ந்து பெற்றுக்கொண்டன.

நாட்டின் தென்பகுதியைச் சுற்றி வளைத்துக்கொண்டு அதன் தென்மேற்குக் கோடியில் ஒன்றுகூடும் பரானா, பராகுவே பேராறுகள் இந் நாட்டின் போக்குவரத்துத் தொடர்புகட்குப் பேருதவியாயுள்ளன. அஸென்ஸியோன் (Asuncion) என்பதே நாட்டின் முக்கியத் துறைமுகமாகவும் தலைநகராகவுமிருந்து சிறப்புற்று வருகிறது. பராகுவே பேராற்றின் கரைமீது வீற்றிருக்கும் இந் நகரம் ஆண்டுதோறும் 4,000 நீராவிக் கலங்கள் (இவற்றின் அமிழும் ஆழம் 12 அடி) வந்துபோகும் ஒரு சுறுசுறுப்பான துறைமுகமாகவும் விளங்கிவருகிறது. இந் நகரிலிருந்து 1,000 மைல் தெற்கில் இருக்கும் பியூனஸ் அய்ரீஸ் மாநகரத்திலிருந்து நீராவிக் கலங்கள் ஐந்தே நாள்களில் அஸென்ஸியோனை வந்தடைந்து விடுகின்றன. அஸென்ஸியோன் மாநகருக்கும் பியூனஸ் அய்ரீஸுக்கும் இடையே இருப்புப்பாதை இணைப்பு அமைந்துள்ளது. தனியார் துறையிலே இருக்கும் இந் நாட்டு இருப்புப்பாதை அமைப்புகளின் மொத்த நீளம் 713 மைல்கள். எவ்விதக் காலநிலையிலும் போக்குவரத்துக்கு ஏற்ற சாலைகளின் நீளம் சுமார் 3,000 மைல்களாக இருக்கிறது. இருப்புப்பாதை அமைப்புகளின் மொத்த நீளம் 713 மைல்கள்.

முக்கியப் பெருநகரங்களின் மக்கள்தொகை
(மதிப்பீடுகள்)

அஸென்ஸியோன்	...	...	206,000
என்கார்னேஸியோன்	...	...	38,000
கன்ஸெப்ஸியோன்	...	...	34,000

ஃபாக்லண்டு தீவுகள்
(Falkland Islands)

மெகெல்லன் ஜலசந்திக்கு 300 மைல்கள் கிழக்காக அமைந்திருக்கும் இத் தீவுகள் 1833ஆம் ஆண்டிலிருந்தே தொடர்ச்சியாக பிரிட்டிஷ் ஆதிக்கத்திற்கு உட்பட்டு இருந்துவந்துள்ளன. இவற்றுள் முக்கியமானவை நீண்ட கால்வாயொன்றால் பிரிக்கப்பெறும் கிழக்கு ஃபாக்லண்டு, மேற்கு ஃபாக்லண்டு என்னும் தீவுகளாகும். இவற்றை வேறு பல கணக்கற்ற சிறு தீவுகள் (2,580 ச. மைல் பரப்புக்கொண்டவை) சூழ்ந்துள்ளன. கிழக்கு ஃபாக்லண்டு தீவு தன்னுடைய பரப்பளவில் ஏறக்குறைய இங்கிலாந்தின் டெவன் (Devon) மாவட்டத்தை (county) ஒத்திருக்கிறது. மேற்கு ஃபாக்லண்டு இதில் $\frac{1}{5}$ பங்கு குறைந்த பரப்பளவு உடையது. இவ்விரு தீவுகளும் நன்கு ஆழ்ந்து பிளவுபட்ட கரையோரங்களைப் பெற்றிருக்கின்றன. இவையிரண்டும் தம்முடைய மிகவுயர்ந்த இடங்களில் 2,000 அடிக்கு மேற்பட்ட உயரத்தில் அமைந்துள்ளன. அட்சாம்ச அளவில் லண்டனை ஒத்த இத் தீவுகள் தமது காலநிலையில் லண்டனின் காலநிலையை முழுதும் ஒத்திருக்கவில்லை; சிறிது குளிர் மிகுந்தவையாயுள்ளன. இங்கு வீசும் காற்றுகள் விறுவிறுப்பானவையாக இருக்கின்றன; காலநிலை கடுமை மிகுந்ததாக இருக்கிறது. இவற்றில் தாவர வளர்ச்சி மிகக் குறைவு. பீட் தன்மையுடைய (peaty) மென்மையான மண்ணைக்கொண்ட இத் தீவுகள் பெரும்பாலும் புல்வெளிகளால் மூடப்பட்டிருக்கின்றன. அநேகமாக இங்கு நடைபெறும் ஒரே தொழில் ஆடுவளர்த்தல் எனக் கூறிவிடலாம். இங்கு வளர்க்கப்பெற்றுவரும் 600,000 ஆடுகள் சுமார் $4\frac{1}{2}$ மி. பவுண்டு உரோமத்தைத் தருகின்றன. டாலோ (tallow) எனக் குறிப்பிடப்பெறும் சத்து, இறந்த பிராணிகளின் உடல்களைக் (carcasses) கொதிக்கவைப்பதன்மூலம் பெறப்படுகிறது. இறைச்சியை உறையச்செய்து ஏற்றுமதி செய்யவேண்டுமென்ற திட்டம் இன்னும் செயலளவில் அமலாக்கப்பெறாது பெயரளவிற்றான் இருந்துவருகிறது. மொத்தக் குடித்தொகையான 2,300-ல் பெரும்பாலர் பிரிட்டிஷ் இனத்தவரே. மொத்தத்தில் பாதிக்கு மேற்பட்டோர் தலைநகரான ஸ்டான்லியிலேயே (Stanley) வசிக்கின்றனர். இந் நகரம் கிழக்கு ஃபாக்லண்டிலுள்ள ஓர் அழகிய துறைமுகத்தின் வாயிலில் அமைந்துள்ளது. ஸ்டான்லி நகரில் உள்ளவற்றைத் தவிரப் பிற இடங்களில் போக்குவரத்துக்கு ஏற்ற சாலைகளே இல்லை.

இக் குடியேற்ற நாட்டின் ஆதிக்கத்துக்குட்பட்ட பல சார்பு நிலப்பகுதிகள் நாட்டின் தெற்கிலும் கிழக்கிலும் வெகு தொலைவில் அமைந்துள்ளன. இவற்றுள் முக்கியமானவை தென் ஜார்ஜியா (South Georgia), தென் ஷெட்லண்டு, தென் ஓர்க்னீ (Southern Orkneys), தென் ஸாண்ட்விச் தீவுக் கூட்டங்கள், கிரஹாம்லந்து (Grahamland) உள்ளிட்ட அன்டார்டிக்கின் ஒரு பெரும் பகுதி முதலியனவே ஆகும். இப் பிரதேசத்திலுள்ள நாடுகள்மீது ஆர்ஜென்டீனா, சிலி இரு நாடுகளும் உருகுவேயுடன் சேர்ந்து உரிமை கொண்டாடுகின்றன. சர்வதேசக் கட்டுப்பாடுகளுக்குட்பட்டு இப் பகுதிகளில் உலகின் முக்கியமான கடல் வல்லரசுகள் (Maritime Powers) திமிங்கிலம் பிடிப்பதில் ஈடுபட்டுள்ளன. 1956ஆம் ஆண்டில் மட்டும் திமிங்கிலம், ஸீல் (seal) ஆகிய இரு பிராணிகளிலிருந்தும் எடுக்கப்பெற்ற எண்ணெய் (சுமார் 2·6 மி. பவுண்டு ஸ்டெர்லிங் மதிப்புடையது) 200,000 பாரெல்கள் அளவில் ஏற்றுமதியாயிற்று. இதுவன்றித் திமிங்கிலக் கொழுப்பிலிருந்து தயாரிக்கப்பெற்ற £ 857,000 மதிப்புடைய பிற பொருள்களும்கூட அவ்வாண்டில் ஏற்றுமதியாயின. திமிங்கிலம் பிடிக்கும் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளோரில் பெரும்பான்மையினரான ஸ்காண்டிநேவிய இனத்தவரும் ஜப்பானிய இனத்தவரும், முக்கியமாகத் தென் ஜார்ஜியாவிலும், தென் ஓர்க்னீஸிலும் இருந்துகொண்டே தம் தொழிலைக் கவனித்துவருகின்றனர். 1959ஆம் ஆண்டில் இத் தொழில்பற்றிய சர்வதேச உடன்பாட்டைப் புதுப்பிப்பதில் பல பூசல்கள் எழுந்தன.

11. ஆஸ்திரேலியாவும் பாலினீஷியாவும்
(Australia and Polynesia)

ஆஸ்திரேலியா

மிகப் பெரிய தீவுக்கண்டமான ஆஸ்திரேலியாவின் பரப்புச் சுமாராக 3 மில்லியன் சதுர மைல்கள் ஆகும். இப் பரப்பு அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் அலாஸ்கா (Alaska) நீங்கலாக உள்ள ஏனைய பகுதிகள் சேர்ந்த பரப்பிற்கு ஏறக்குறைய சமம். இப் பெரும் பரப்பளவில் $\frac{1}{3}$ பங்கிற்கு மேற்பட்ட அளவு அயன மண்டலத்தில் அமைந்திருப்பினும், இக் கண்டத்தின் மக்களிற் பெரும்பாலோர் அயனமண்டலத்திற்குப் புறத்தேயுள்ள பகுதி களிலேயே வாழ்கின்றனர். மேலும், பெரும்பாலான மக்கள் கடலோரத்திலிருந்து 200 அல்லது 300 மைல்கட்கு உட்பட்ட இடங்களிலேயே வசிக்கின்றனர். இவ்விடங்களின் காலநிலையை ஆராயின், மக்கள் மேற்கூறியவாறு பரவியிருப்பதைத் தவிர, வேறு வகையாகப் பரவிக் கிடப்பதற்கு வழியில்லை என்பதை அறியலாகும்.

இப் பெருந் தீவின் கரையோரப் பகுதியானது கலங்கள் வந்து தங்குவதற்குரிய உட்குடாக்களோ சிறு பிளவுகளோ இல்லாது சீரான தன்மை கொண்டு வெகு தொலைவிற்கு நீண்டு கிடக்கிறது. ஆனல், இந்நிலைக்கு விதிவிலக்காய் அமைந்திருக்கும் கரையோரப் பகுதிகளைக் கண்டத்தின் கிழக்கிலும் வடமேற்கிலும் சிற்சில இடங்களிற் காணலாம்.

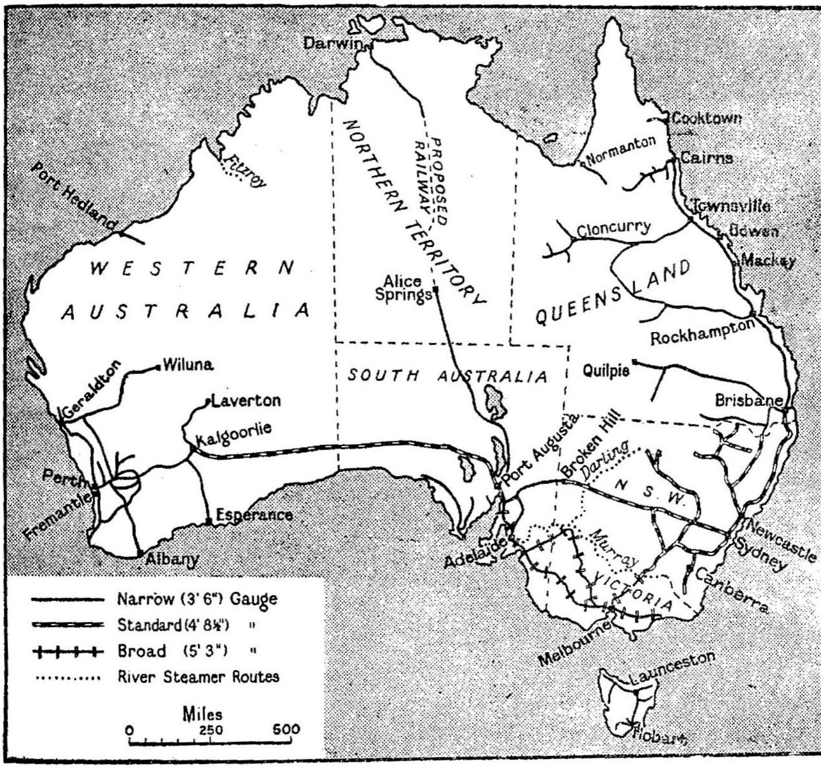
ஹெர்வி (Hervey) வளைகுடாவிற்கு வடக்கே தீவின் கிழக்குக் கரையோரமாகக் கடல் மட்டத்திற்கு மேலே எழும் எண்ணற்ற முருகைப் பார்கள் (coral reefs) அப் பகுதிகளில் நாவாய்ப் போக்கு வரத்திற்குப் பெருத்த ஊறு விளைவிப்பனவாயுள்ளன. மகர

ரேகைக்கு 1° வடக்கிலிருந்து துவங்கும் இப் பவழப்பாறைத் தொடர்ச்சிகளைப்போல் கடலில் அத்துணைத் தொலைவிற்குப் பரவிக் கிடக்கும் முருகைப் பார்களை உலகில் வேறெங்கும் காண வியலாது. இத்தகைய பவழப் பாறைத் தொடர்ச்சிதான் (சுமார் 1,200 மைல் நீளமுடைய) கிரேட் பாரியர் ரீ:ப் (Great Barrier Reef) எனப்பெறும் முருகைப் பெருந்தடை ஆகும். கரை விலகிய இம் முருகைப் பார் டாரஸ் ஜலசந்தியின் (Torres Strait) அட்சாம்சம் வரை நீண்டு அந்த ஜலசந்தியைக்கூட ஏறக்குறைய மூடியவாறு அமைந்துள்ளது. இத் தடையின் அகலமிகுந்த பகுதி தீவின் தெற்கே கிழக்கு மேற்காகச் சுமார் 100 மைல்கள் வரை நீண்டு கிடக்கிறது. ஆனால், அங்குகூடத் தீவின் கரையோரத்திலிருந்து அம் முருகைப் பார் வெகு தொலைவிற்றான் அமைந்திருக்கிறது. வடக்கே செல்லச் செல்லக் குறுகிவிடும் இம் முருகைப் பார், தீவின் கரையோரத்திற்குச் சற்று நெருங்கிவந்து விடுகிறது; இவ் வடபகுதிகளிற் பல இடங்களில் கடலுள் நீட்டிக் கொண்டிருக்கும் பகுதிகளிலிருந்து 10 மைல்கட்குள்ளும், பொதுவாக 15 அல்லது 20 மைல்கட்குள்ளுமாக அத்துணை அளவுக்கு நெருங்கிவந்துவிடுகிறது. வேலையிறக்கத்தின் (low-tide) போது இப் பவழப்பாறைகள் ஏறக்குறைய கடல்நீரின் மட்டத்தில் காணப்பெறுகின்றன. கடலில் வேலையெழுச்சியோ வேலைவீழ்ச்சியோ நிகழும் எல்லாவிதமான நிலைகளிலும் இப் பவழப்பாறைப் பெருந்தடையின் விளிம்பு இருப்பதை அவ் விளிம்பின்மீது பேரிரைச்சலிட்டுக்கொண்டு மோதி எழுகின்ற அலைமுரிவுகளைக் (breakers) கொண்டு அறியலாகும். இருப்பினும், இப் பவழப்பாறைத் தடை முழுதும் தொடர்ச்சியாக இல்லை. ஆங்காங்கே பல ஆழ்ந்த (இவற்றுள் சில குறுகியவை) கால்வாய்களாலும், வேறு சில இடங்களில் 10 அல்லது 12 மைல்கட்கு அகன்றுள்ள கால்வாய்களாலும் பிளக்கப்பட்டுள்ளது. கடலோடிகளுக்கு இக் கால்வாய்கள் மிகுந்த முக்கியத்துவம் வாய்ந்தவையாய் விளங்கக் காரணம், அவை டாரஸ் ஜலசந்திக்கும் ஆஸ்திரேலியாவின் கிழக்குக் கரையோரத்திலிருக்கும் துறைமுகங்கட்குமிடையே பலப்பல வழிகள் அமைவதற்கு உதவியாய் இருக்கின்றன. கடலோடிகள் இவ் வழிகளில் எவற்றை வேண்டுமாயினும் தேர்ந்தெடுத்து அதன்வழிச் செல்லலாம். இப் பாறைப் பெருந்தடைக்கும் ஆஸ்திரேலியக் கரையோரத்திற்கும் இடையே அமைந்திருக்கும் கடல்வழி மிகுதியாகப் பயனளித்துவரக் காரணம் இங்குக் கடலானது பெரும் பாறைத் தடையால் காக்கப் படுவதால், அமைதியும் அழகும் ஒருசேரப் பொருந்தியதாக இருக்கிறது. ஆயினும், இக் கடல்வழியில் நாவாய்ப் போக்குவரத்து,

முக்கியமாக இரவு வேளைகளில், மிக எச்சரிக்கையோடுதான் நடைபெறவேண்டும். ஏனெனில், இரவு வேளைகளில் இப் பாறைப் பெருந்தடையை நாவாய்கள் ½ மைல் தொலைவுக்குள் சமீபித்த பின்னர்தான் அவற்றைக் காணமுடியும். ஆனால், பகல் நேரங்களில் கலங்கள் இப் பாறைத் தடையிலிருந்து 4-லிருந்து 7 மைல் தொலைவுக்குள் நெருங்கியதுமே அம் முருகைப் பார்களைக் காண முடிகின்றது.

பவழப்பாறை வளர்ச்சிகளால் பாறைப் பெருந்தடைக்கு மேற்காக டாரஸ் ஜலசந்தி(Torres Strait) மூலம் நாவாய்ப் போக்குவரத்தும் இடையூறுகட்கு உள்ளாகிவிடுகிறது. யார்க் முனைக்கும் நியூ கினியின் தென்கரையோரத்திற்கும் இடையேயிருக்கும் சுமார் நூறு மைல் தொலைவுள்ள கடற்பகுதியில் ஆங்காங்கே எழுந்துள்ள எண்ணற்ற சிறு தீவுக்கூட்டங்களும், பவழப் பாறைகளும், மணல் மேடுகளும் மண்டிக் கிடக்கின்றன. இப் பவழப் பாறைகட்கும் மணல்மேடுகட்குமிடையே காணப்பெறும் இரண்டொரு கால்வாய்களே நாவாய்ப் போக்குவரத்துக்கு என்றும் உகந்தவையாக இலங்குகின்றன. இக் கால்வாய்களுள் தலையாயது 'பிரின்ஸ் ஆஃப் வேல்ஸ்' (Prince of Wales) தீவுக் கூட்டங்களுக்கு மிக அண்மையில் வடக்காக அமைந்திருப்பதே ஆகும். இத் தீவுக்கூட்டங்களுள் ஒன்றான தெர்ஸ்டே தீவில்தான் (Thursday Island) கலங்கள் அடிக்கடி வந்து எரிபொருளும் சக்தியும் நிரப்பிச் செல்லும் இடமிருக்கிறது.

ஆஸ்திரேலியாவின் மேற்பரப்பு பெரும்பாலும் சமதரையான பெருஞ் சமவெளிகளாகவுமோ, பரந்த பீடபூமிகளாகவுமோதான் அமைந்துகிடக்கிறது. ஆனால், கிழக்குப் பகுதியை நோக்கும் போது, கடலோரத்திற்கு ஏறக்குறைய அருகிலேயே வடக்குத் தெற்கான போக்குடைய உயர்நிலப் பகுதிகள் தொடர்ச்சியாக அமைந்து, கடலோரத்துக்கு இணையாக மேற்கு நோக்கி வளைந்து தென் ஆஸ்திரேலியாவின் தென்கிழக்குப் பகுதியில் இறுதியடைவதையும் காணலாகும். தாழ்நிலப் பகுதிகளான கரையோரப் பள்ளத்தாக்குகளையும், உள்நாட்டிலிருக்கும் பெருஞ் சமவெளிப் பரப்புகளையும் பிரிக்கும் இத் தொடர்ச்சியைப் பொதுவாகப் பிரிக்கும் மலைத்தொடர் (The Dividing Range) என்னும் பெயராலேயே குறிப்பிடுகிறோம். நியூ சௌத் வேல்ஸ் மாநிலத்தில் ஸிட்னி நகருக்கு வடக்கே தட்டையான முகடுகளையுடைய மலைத் தொடர்களை நீலகிரி மலைகள் (The Blue Mountains) என அழைக்கிறோம். ஆனால், தென்கிழக்கில் இப் பிரிக்கும் மலைத்தொடர் 'ஆஸ்திரேலிய ஆல்ப்ஸ்' (The Australian Alps) எனப்பெறும்



ஆஸ்திரேலியா
முதன்மையான இருப்புப் பாதைகளும் கப்பலோட்டத்தக்க நீர்வழிகளும்

பாதையளவுகள் ஒரே மாதிரியாக இல்லாதிருப்பது ஆஸ்திரேலியாவின் இருப்புப்பாதைப் போக்குவரத்தில் ஒரு பெரும் இடர்ப்பாடாக இருக்கிறது. இக் குறையைப் போக்குவதில் ஆஸ்திரேலியாவில் பதவிக்கு வந்த ஒவ்வோர் அரசாங்கமும் மிகுந்த கவனம் செலுத்திவந்திருக்கின்றது. ஒவ்வொரு மாநிலத்துக்குமிடையே நடைபெறும் போக்குவரத்து அதிகரித்துவரவர, இப் பிரச்சினை மிகுந்த கவலையளிக்கும் பிரச்சினையாக இருந்துகொண்டு வருகிறது.

இத் தலப்படம், ஆஸ்திரேலியக் காமன்வெல்த்தின் இருப்புப்பாதைகள் மூன்று பாதையளவுகளில் (gauge.) அமைந்திருப்பவை என்பதை எடுத்துக்காட்டுகிறது. இப் பாதையளவுகளைச் சீராக்கி ஒரே பாதையளவு கொண்ட இருப்புப் பாதைகளையே அமைக்கவேண்டும் என்பது கொள்கையளவிற்றான் ஒப்புக்கொள்ளப் பெற்றிருக்கிறது. ஆகவே, இத் திட்டம் நிறைவேறும் வரையில் திடடப் பாதையளவிலேயே இணைப்புகளை ஏற்படுத்துவது என முடிவு செய்யப்பெற்றுள்ளது.

மலைத்தொடராக உருவெடுத்து, 7,313 அடி உயரமுடைய கஸியுஸ்கோ மலையுடன் (Mt. Kosciusko) இறுதியடைகிறது. இங்கு, ஸ்னோயி மலைகளிற்றுன் (The Snowy Mountains) ஆஸ்திரேலிய அரசு 85 மைல் நீளங்கொண்ட குகைப் பாதைகளையும், 17 நீர் மின்விசை ஆக்க நிலையங்களையும், நீர்ப்பாசன வசதிகளுக்கான (மர்ரே, மர்ரம்பிஜ்ஜி பேராறுகளையடுத்த சமவெளிகட்குப் பயன்படவேண்டி) 17 அணைக்கட்டுகளையுஞ் சேர்த்து ஒரு மாபெரும் பொறியியல் நுட்பத் திட்டமொன்றை நிறுவுவதில் ஈடுபட்டிருக்கின்றது. இம் மகத்தான திட்டத்தின்கீழ்த் தோற்றுவிக்கப்பெற்ற முதல் நீர் மின்விசை ஆக்க நிலையம் 1955ஆம் ஆண்டு முதற்கொண்டு நீர்மின்னுற்றல் உற்பத்தியில் ஈடுபடத் துவங்கியது.

உள்நாட்டுப் பகுதிகளுடன் இருப்புப்பாதைத் தொடர்களை நிறுவுவதில் வெகு காலத்திற்கு இப் பிரிக்கும் மலைத்தொடர் முக்கியத் தடையாக விளங்கிவந்ததால், நியூ சௌத் வேல்ஸ் மாகாணத்தில் உள்ளவை போன்று சிற்சில இடங்களிலேயே பெரும் பொறியியல் சாதனைகள் மூலம் இப் பெருந் தடையை வென்று இருப்புப்பாதைகள் அமைக்கப்பெற்றன. தரைப் படத்திலிருந்து (பக்கம் 449) சிட்னி துறைமுகத்திற்கும் மெல்பர்ன் துறைமுகத்திற்கும் இடையேயுள்ள கரையோரப் பகுதியிலிருந்து உள் நிலப் பகுதிகளுக்கு இருப்புப்பாதைத் தொடர்பு ஏதும் இல்லையென்பது தெளியப்பெறும். இயற்கையமைப்புத் தலப்படத்தை ஆராய்ந்தால், இந் நிலைக்குக் காரணம் இப் பகுதியில் தரை மேடுற்று விளங்குவதே என்பது புலனுகும். இந் நிலை அத் துறைமுகங்கடங்கிய அவ்விரு மாகாணங்களுக்கும் ஒருவகையில் பாதகமாக இருப்பினும், அத் துறைமுகங்களைப் பொறுத்தமட்டில் பயனளிக்கிறது. எங்ஙனமெனில், இருப்புப்பாதைகளின் மூலம் ஏற்பட்டிருக்கவேண்டிய போக்குவரத்து நிலப்பாங்கின் காரணமாக அவ்விரு துறைமுகங்களின் மூலமாகவே நடைபெறவேண்டியிருப்பதால், அவை மேலும் முக்கியத்துவம் பெற்றுவிட்டன.

ஆஸ்திரேலியாவின் கிழக்குப் பகுதியிலிருக்கும் பீடபூமி அதன் மிக அகன்ற பாகத்தில் 100 மைல் அகலத்திற்கும் மேற்பட்டு இருக்கிறது. மேற்கில் இப் பீடபூமி தாழ்ந்த சமவெளிகளாகி, ஆஸ்திரேலியாவின் நடுப்பகுதி முழுவதும் ஏறக்குறைய இதேபோன்றே அமைந்துவிடுகிறது. இப் பெருந் தீவின் மேற்கு அரைப்பகுதியின் பெரும்பங்கு சுமார் 1,000 அடி உயரமுடைய ஓர் அகன்ற பீடபூமியே ஆகும்.

மேலே குறித்த உயர்நிலத் தொகுதியை அதன் இரு புறங்களிலும் அமைந்திருக்கும் மேற்பரப்பின் வேறுபடுந் தன்மைகளைக் கொண்டு மாத்திரம் அல்லாது, காலநிலையின் மீது அது உணர்த்தும் செல்வாக்கையும் கொண்டுதான் அவ்வுயர்நிலத் தொகுதியைப் 'பிரிக்கும் மலைத்தொடர்' என அழைக்கிறோம். ஆஸ்திரேலியாவுக்கு மழையைக் கொணரும் காற்றுகள் முக்கியமாகக் கிழக்கிலிருந்தே வீசுகின்றன. இதற்குக் காரணம், தென்கிழக்கு வாணிபக் காற்றுகளின் ஆதிக்கத்திற்கு உட்பட்ட அட்சாம்சங்களிலேயே இத் தீவு பெரும்பாலும் கட்டுப்பட்டுக் கிடக்கிறது. இக் காற்றுகளுடைய வீச்சைத் தூண்டும் காரணிகள் இத் தீவின் மீது வீசும் காற்றோட்டங்களின் போக்கையுங்கூடப் பெருமளவுக்குக் கட்டுப்படுத்துகின்றன. எனவே, தீவின் மேற்குப் பகுதியில் வீசும் காற்றுகள் கடல்நோக்கி வீசும் தன்மையனவாக இருக்கின்றன. ஆனால், இப் போக்கு வேனிற்காலத்தில் மட்டும் அடக்கப்பெற்றுவிடுகிறது. மிதமிஞ்சிய கோடைக்கால வெப்பத்தால் இவ் உள்நிலங்களில் காற்றழுத்தம் மிகக் குறைந்துவிடுவதை ஈடுசெய்யக் கடலிலிருந்து ஈரமிகுந்த காற்று உள்நாட்டுப்பகுதிகளை நோக்கி வீசுவதே அதற்குக் காரணம். ஆயினும், வெய்யோனின் அளவிகந்த வெப்பத்தினால் தீப்பயனும் விளைகிறது. அஃதாவது, கடலிலிருந்து வீசும் காற்றிலுள்ள நீராவி சுருங்கி மழையாகப் பொழிவதையும் அக் கோடைக்கால வெப்பமே தடுத்துவிடுகிறது. ஆஸ்திரேலியாவின் வடகோடி பூமத்திய ரேகையிலிருந்து 12°-க்குள் இருப்பதால், வெப்பத்தையும் ஈரப்பதத்தையும் பொறுத்தவரையில் ஏறக்குறைய பூமத்தியரேகைப் பிரதேசங்களைப் போன்ற நிலைகளையே அனுபவிக்கின்றது. தென்மேற்குக் கோடியின் காலநிலையைப்பற்றி இந் நூலின் முதல் பாகத்திலேயே விளக்கியுரைத்துள்ளோம். கடலிலிருந்து ஈரம் உண்டு வீசும் காற்றுகள் கிழக்கிலுள்ள உயர்நிலங்களின் மீது மோதுவதன் விளைவாகத் தீவின் கிழக்கிலுள்ள சரிவுப் பகுதிகளில் ஆண்டின் எல்லாப் பருவகாலங்களிலும் நல்ல மழை கிடைக்கிறது. ஆனால், அயனமண்டலத்திலும் துணை அயனமண்டலத்திலும் அமைந்திருக்கும் பகுதிகளில் கோடைப் பருவத்தில் மாத்திரமே இவ்வாறு நல்ல மழை பொழிகிறது. மாறாகக் கடலிலிருந்து உள்ள தொலைவின் அதிகரிப்பிற்கு ஏற்பக் கண்டத்தின் உட்பகுதிகளில் உள்ள சமவெளிகளிலும் பீடபூமிகளிலும் பெய்யும் மழையின் அளவும் குறைந்துகொண்டே செல்கிறது. கடலோரத்திலிருந்து 200 மைல்கள் உள்நாடு நோக்கித் தள்ளியிருக்கும் பகுதிகளில் ஏறக்குறைய எல்லாவற்றிலுமே இங்கிலாந்தின் மிகமிக வரண்ட பகுதிகளில் பொழியும் மழையைவிடக் குறைவான

மழைவீழ்ச்சியே ஒவ்வோராண்டிலும் ஏற்படுகிறது. இவ்வாறு சிறிதளவே பொழியும் அம் மழைகூட பிரிட்டிஷ் தீவுகளில் இருப்பதைக் காட்டிலும் அதிகமான வெப்பத்தையும், அதன் விளைவான மிகுந்த ஆவியாதலையும்கொண்ட அட்சாம்சங் களிலேயே பொழிவதால், இப் பகுதிகளில் கோடைக்காலத்தில் நிலத்தின் மேனி மிக வரண்டும் வெடிப்புற்றும் காண்பதோடு, ஆங்காங்கே சிதறிக் கிடக்கும் புல்தரைகள்கூடக் காய்ந்துவிடு கின்றன. பயிர்கள் விளைவிக்கப் போதுமான அளவு மழையுள்ள இடங்களில் குளிர்காலப் பயிர்களைத்தான் சாகுபடி செய்ய இயலும். மேலும், இம் மழை வழக்கமாக அங்குச் சாகுபடி செய்யப்பெறும் பயிர்களுக்குப் போதியதாகவும், அங்கு வளர்க் கப்பெறும் கால்நடைகளின் தேவைகளுக்குப் போதுமானதாகவும் இருந்தபோதிலும், இம் மழைப் பொழிவை நம்பிச் செயலில் இறங்குவதற்கில்லை. தொடர்ச்சியாகப் பல ஆண்டுகட்கு மழையே பெய்யாது முழுதும் ஏமாற்றிவிடுகிறது; வெள்ளத்தால் கொடிய சேதம் ஏற்படும் தொடர்ச்சியான பல ஆண்டுகளும் உண்டு. மழையின் இத்தகைய மாறுபடுந் தன்மையின் விளைவாக ஒரு குறிப்பிட்ட பரப்பளவில், இத்தனை விளைச்சல் கிடைக்கும் அல்லது இத்தனை ஆடுகளையும் கால்நடைகளையும் வளர்க்க இயலும் எனக் கூறமுடிவதில்லை.

அயனமண்டலத்தினுள் அமைந்திருக்கும் வட ஆஸ்திரேலியப் பகுதிகளுக்கும் அயனமண்டலத்திலிருந்து 10—15°-க்கு உட்பட்ட அளவில் அதனின்றும் விலகியிருக்கும் தென் பகுதிகளுக்கும் இடையே வெப்பநிலையில் பெருத்த வேறுபாடுகள் காணப்படுகின் றன. ஆனால், ஆஸ்திரேலியாவின் தாழ்நிலங்களில் எவ்விடத்தும் குளிர்காலங்களில் உறைபனியோ பனியோ ஏற்படுவதில்லையாத லால், வயல்களில் சாகுபடி வேலைகள் செய்வதற்குத் தடையெது வும் இல்லாதிருப்பதுடன், குதிரைகளையும் கால்நடைகளையும் குளிரிலிருந்து காப்பதற்கெனச் சிறப்பான உறைவிடங்கள் அமைக் கவும் தேவை ஏற்படுவதில்லை.

ஆஸ்திரேலியாவினது காலநிலையின் தன்மையைக் கொண்டே இந் நாட்டின் வளம் பெருக்கும் பேராறுகளின் தன்மையையும் உணரலாகும். பிரிக்கும் மலைத்தொடருக்குக் கிழக்கிலும் தென் கிழக்கிலுமாக ஓடி முந்நீர்ப் பவ்வத்தோடு கலக்கும் ஆறுகள், பிற வற்றுடன் ஒப்பிடப்பெறும்போது குறைந்த நீளமுள்ளவையாகவே இருக்கின்றன. இருப்பினும், பொதுவாக ஆண்டு முழுவதும் நீர்ச்செல்வத்தைத் தாங்கியிருப்பவையாகும். வானிலை வரட்சி

செறிந்ததாகவோ, மழைமிக்கதாகவோ இருப்பதைப் பொறுத்தே அமைகின்ற இந்த ஆறுகளின் ஆழங்கள் ஒன்றிற்கொன்று மிகவும் மாறுபடுவதுடன், இவற்றுட் பல ஆறுகளில் கரைகளை உடைத்துக் கொண்டு சுற்றுப்புறங்களினுட் புகுந்து பாயும்படி பெருவெள்ளம் வருவதுமுண்டு. இவற்றுள் பல, சிறிது தூரமோ நீண்ட தூரமோ நாவாய்கள் செல்லத் தகுந்தவையாய் இருக்கின்றன. ஆயினும், தமது உயர்நிலத் தோற்றுவாய்களிலிருந்து இழிதரும் போது இவ்வாறுகள் கொணரும் வண்டலும், அப்போழ்து அவற்றோடு சேரும் துணையாறுகள் கொணர்ந்து சேர்க்கும் வண்டலும் ஒன்றுகூடி ஆறுகளின் முகவாய்களில் பெரிய மணல் மேடுகளை எழுப்பிவிடுவதன் காரணமாகப் பெரு நாவாய்கள் கடலிலிருந்து இவற்றின் உள்ளே வருவது அவ்வளவு எளிதாக இல்லை.

ஆஸ்திரேலியாவின் பேராறுகள் எல்லாம் நாட்டின் பீடபூமிப் பகுதியின் உட்புறச் சரிவுகளில் உற்பத்தியாகி, மேற்காகவோ தென்மேற்காகவோ பாய்ந்தோடுகின்றன. இவ்வாறுகளுள் மர்ரே என்னும் பேராறு மாத்திரம்தான் தனிப்பட்ட ஒரு முகத் துவாரத்தின் வாயிலாகக் கடலொடு கலக்கிறது; கடலோடு கலக்கு முன்னர் ஏறக்குறைய நேர் தெற்காகத் திரும்பி மாபேரளவு படைத்தும் ஆழமற்றுமுள்ள அலெக்ஸாண்டிரீனு ஏரி [Lake Alexandrina—இந்த ஏரி அதற்குத் தெற்கேயுள்ள ஆல்பெர்ட் ஏரியுடனும், கடலிலிருந்து மணல் மேடுகளால் பிரிக்கப்பெற்று ஆழமற்றும் நீண்டும் அமைந்திருக்கும் கூராங் (Coorong) காயலோடும் தொடர்பு கொண்டுள்ளது] வழியே பாய்ந்தோடுகிறது. மர்ரே பேராற்றின் முக்கிய நீண்ட துணையாறுகளான மர்ரம் பிஜ்ஜி, டார்லிங் முதலியவை மர்ரே பேராற்றின் வலக்கரையிலேயே வந்து சேருகின்றன. லாச்லான் (The Lachlan) என்னும் ஒரு பேராறு மர்ரம் பிஜ்ஜியின் முக்கிய மானதொரு துணையாருக வலக் கரையில் முதலாற்றோடு சேரு கிறது. நீளங்களைக் கொண்டு மாத்திரம் கணக்கிட்டால் இந்த ஆறுகளை உலகின் பேராறுகளுள் சிலவாக (மர்ரே, டார்லிங் என்பவை இரண்டும் 1,000 மைல்கட்கும் மேற்பட்ட நீள முடையவை) வைத்தெண்ணத் தகுதிவாய்ந்தவை போலத் தோன்றினும், அவை பாய்ந்து வளமாக்கும் பிரதேசங்களில் நிலவும் காலநிலை அவற்றின் பாட்டைகளில் மிகக் குறைந்த அளவு நீரே பாயும்படி செய்துவிடுகிறது. கோடைக்காலத்தில் டார்லிங் பேராறு அதன் போக்கில் பல பாகங்களில் வரட்சியின் காரணமாகத் தொடர்ச்சியாக அமைந்த சிறுசிறு ஏரிகளாகக் காட்சியளிக்கிறது.

எனினும், குறைந்த அமிழுமாழம் கொண்ட நீராவிக் கலங்கள் வெகுதொலைவு உள்நாடு நோக்கிச் செல்லத்தக்கவை யாக இந்த ஆறுகள் எல்லாமே விளங்குகின்றன. பொதுவாக மர்ரே பேராற்றின் வழியே உள்நாடு நோக்கி ஆல்பரி வரையிலும் (1,700 மைல்கள்) செல்லக்கூடும். மெல்பர்னிலிருந்து சிட்னி வரையிலும் ஓடும் இருப்புப்பாதைத் தொடரை மர்ரே பேராறு கடக்குமிடத்தேதான் ஆல்பரி அமைந்துளது. மேற்கூறியபடி மர்ரே பேராறு வெகுதொலைவு கப்பலோட்டத்திற்குத் தக்கதாக இருப்பினும் ஒரு குறைபாடுடையது. ஆற்றின் முகத் துவாரத்தின் குறுக்கே ஒரு மிகப்பெரிய சுவர் எழுப்பினாற் போன்று பல மணற்குன்றுகள் தொடர்ச்சியாக அமைந்து கூராங் என்னும் காயலைக் கடலிலிருந்து பிரிக்கின்றன. ஆகவே ஆற்றி லிருந்து கடலுள் கப்பல் புகுவது தடைப்படுகிறது. இதன் விளைவாகச் சரக்குகளை ஆற்றுப்பாதையில் முகத்துவாரத்திற்குச் சற்று முன்புள்ள ஓரிடத்திலேயே இறக்கி, ஆற்றின் முகத்துவாரம் வரையில் நிலத்தின் வழியாகக் கடத்த நேரிடுகிறது. மர்ரே, மர்ரம் பிஜ்ஜீ ஆகிய ஆறுகளின்வழி நடைபெறும் கப்பல் போக்குவரத்தினைச் சீர்ப்படுத்தவும், அவ்வாறுகளின் நீர்கொண்டு கிட்டிய பாசன வசதிகளைப் பெருக்கவும் வேண்டி 1916ஆம் ஆண்டில் ஓர் ஒப்பந்தம் அமலாகியது. இதற்குப் பெயர் மர்ரே ஆற்றுத் திட்டம் என்பதாகும். இத் திட்டத்தின்படி மர்ரே ஆற்றின்மீது 26 கால்வாய் அடைப்புகளையும், மர்ரம் பிஜ்ஜீயின் மீது 9 கால்வாய் அடைப்புகளையும் அமைப்பதற்கான வேலைகள் துவங்கின. இவ்வாறு மேற்கொள்ளப்பட்ட திட்டத்தின் இரு பகுதிகள் ஹியூம் நீர்த்தேக்கம், விக்டோரியா ஏரி நீர்த்தேக்கம் ஆகியவை. இத்திட்டத்தின் பயனைத் தற்பொழுது இந்த ஆறுகள் பாயும் பகுதியில் 1,250 மைல்கள் தொலைவிற்கு ஆற்றுக் கலங்கள் எவ்வித இடையூறுமின்றி எச் சமயத்தும் செல்லலாம். மேலும், இத் திட்டத்தின் மூலம் பயனடைந்த பரப்பு 1·4 மி. ஏக்கர்கள் (2.000 ச.மை.—இப் பரப்பு ஏறக்குறைய நார்ஃபோக்கின் பரப் பிற்குச் சமம்).

ஆஸ்திரேலியாவிலுள்ள உள்நாட்டுச் சமநிலங்களின் மீது பல நீண்ட ஆறுகள் ஓடுவதைத் தலப்படங்கள் காட்டுகின்றன. ஆனால் இவற்றில் பெரும்பாலானவை ஆறுகளென அழைக்கத் தகுதிவாய்ந்தவையல்ல. ஆறுகளுக்குரிய பண்புகளெல்லாவற்றை யும் இந் நீர்வழிகள் கொண்டில்லை; நீர்ப்பாட்டைகள் என்று இவற்றை அழைத்தலே பொருந்தும். ஆண்டில் சில நாள்களில் மட்டுமே இவற்றில் நீரோடுகின்றது; பிற சமயங்களிலெல்லாம்

நீரற்றிருக்கின்றன. இவற்றில் பல தோன்றிச் சிறிது தொலைவு ஓடிய பின்னர் வரண்டு, நீர்புகும் மணற்பாங்கான படுகையினுள் ஊறி, இறுதியில் மறைந்துவிடுகின்றன. மிகுந்த சூரிய ஒளியின் கீழ் நிகழும் ஆவியாதலும் அவற்றின் மறைவிற்கு ஒரு காரண மாகின்றது. இவ்வாறு மறைகின்ற ஆறுகளுள் முக்கிய மானது குவீன்ஸ்லாந்தின் தென்மேற்குப் பகுதியினின்று தென் ஆஸ்திரேலியாவினுள் நுழையும் டயமன்டீனு ஆறு (Diamantina) ஆகும்; மற்றவை ஆழங்குறைந்த மிகப்பெரிய ஏரிகளில் கலந்துவிடுகின்றன. கோடைக்காலத்தே இவ் ஏரிகள் மிகவும் சுருங்கிவிடுகின்றன. ஆஸ்திரேலியாவின் தென்பகுதியில் இத்தகைய உவர்நீர் ஏரிகள் பல உண்டு. இவற்றுள் இரண்டு சிறப்பானவை. அவை டாரென்ஸ் ஏரி (Lake Torrens), அயர் ஏரி (Lake Eyre) என்பவையாம். பார்க்கு (The Barque) என்னும் ஆறு [இதற்குக் கூப்பர்ஸ் கிரீக் (Cooper's Creek) என்னுமொரு பெயரும் வழங்குகிறது] சிற்சில பருவங்களில் அயர் ஏரியினுள் பாய்கின்றது. ஆண்டின் வரண்ட பருவத்தே தன் கீழ்ப்பாட்டை களில் இந்த ஆறு மிக மெதுவாக ஊர்ந்துசெல்கிறது. இறுதியில் டயமன்டீனு ஆற்றைப் போன்றே இதுவும் வரண்டு மறைகின்றது. இது பாயும் பகுதியில் வெள்ளப் பெருக்கு ஏற்படும் சமயங்களி லெல்லாம் அதன் அகலம் 2 மைல் அளவாகவும், ஆழம் 20 அடி அளவாகவும் அதிகரிக்கக்கூடும்.

தென்கிழக்கு ஆஸ்திரேலியச் சமநிலங்களிலுள்ள சில பேராறு கள் வெகுகாலமாகவே கப்பலோட்டத்தக்க நீர்வழிகளாகவும், ஆட்டுமந்தைகளுக்கு வேண்டிய நீரளிப்பு மூலங்களாகவும் வழங்கி வந்திருக்கின்றன. இந்த ஆறுகள் பாய்ந்தோடும் சமநிலங்கள் மென்மையான சரிவு கொண்டவையாக இருக்கின்றன. ஆகவே, இவற்றில் பல பெரும் பரப்புகள் அவ்வாற்று நீரால் பயன் பெறுகின்றன. இவ்வாறு நீர்க்கால் யாத்தலைப் பேரளவில் கொண்டிலங்கும் பெரும் பரப்புகள் முக்கியமாக மர்ரே வடிநிலத்தில் அமைந்துள்ளன. குவீன்ஸ்லாந்து, நியூ சௌத் வேல்ஸ், விக்டோரியா, தென் ஆஸ்திரேலியா மாகாணங் களில் காணப்பெறும் உலகப் புகழ்கொண்ட ஆர்ட்டீஸியன் நீரூற்றுகள் அடங்கிய வடிநிலங்கள் அம் மாகாணங்களின் நீர்த் தேவைகளை அளிக்கும் தலைசிறந்த மூலமாகச் சிறப்புப் பெற் றுள்ளன. இவ் வடிநிலங்களுள் பெரும் வடிநிலமும் (The Great Basin) மர்ரே ஆற்று வடிநிலமும் ஈண்டுச் சிறப்பாகக் குறிப்பிடத் தக்கவை. முதலிற் கூறிய பெரிய வடிநிலம் 670,000 சதுரமைல் பரப்பை அடைகிறது. இவ் வடிநிலம் குவீன்ஸ்லாந்து மாகாணத்

தின் பரப்பில் மூன்றிலிரு பாகப் பரப்புடையது. இவ் வடிநிலப் பரப்பின் மீது ஆயிரக்கணக்கான ஆர்ட்டீஸியன் கிணறுகள் வெட்டப்பெற்றுள்ளன. இவற்றிலிருந்து கிட்டும் நீர் ஆடு மாடு களுக்கு மிகவும் ஏற்றதாக இருக்கிறது. ஆனால், இதில் உப்பு களின் அளவு சிறிது மிகுந்திருப்பதால், இந் நீரை நீர்க்கால் யாத்தலிற்குப் பயன்படுத்த முடியாது. இக் கிணறுகள் அளித்து வரும் நீரின் அளவு குறைந்துகொண்டுவருகிறது. எனினும், இக் கிணறுகள் வற்றிப்போகா என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

தாவரம்: பீடபூமியின் மீதும் உள்நாட்டிலுள்ள சமநிலங்களின் மீதும் எழுந்துள்ள புதர்ப்பரப்பு (bush) ஓர் அகல்வெளியாகத் தோற்றமளிக்கிறது. குதிரைகளும் மோட்டார் வண்டிகளுங்கூட இப் பரப்பை எளிதில் கடந்துசெல்கின்றன. மரங்களுக்கிடையே யும் புதர்களுக்கிடையேயும் ஆடுமாடுகள் மேயத்தக்க புல் பூண்டுகள் வளர்வதற்கான இடம் நிறைய உள்ளது. ஈரம் மிக்க எல்லைப்புறங்களில் வளர்ந்திருக்கும் வனங்கள் மழைபளவு குறையக் குறைய தமது பரப்பிற் குறைவுறுகின்றன. வரட்சி மிக்க பாகங்கள் பலவற்றில் பெரும் பரப்புகள் தாழ்ந்த தூறுகள் (bushes) துதைந்தவையாகக் காண்கின்றன. இவற்றின்வழி புகு வதும் அவற்றை அழித்தலும் கடினம். இத்தகைய பரப்புகளுக்கு வழங்கும் பெயரான முட்புதர்கள் (scrubs) என்பது யாவரும் அறிந்தது. மேலும், வரட்சிகொண்ட பிரதேசங்களிலுள்ள புதர்ச் செடிகள் தடித்த, கூரிய முள் அடங்கியவையாக இருக்கின்றன; ஆகவே, இவற்றின் வழியே செல்ல முற்படுவோர் தரித்துள்ள ஆடைகளையும், அவர்களுடைய மேல் தோலையும் கிழித்துவிடு கின்றன. சில புல்வகைகளுங்கூட—சிறப்பாக ஸ்பைனிஃபெக்ஸ் (spinifex) என்னும் வகை—கூரிய இலைகளைக் கொண்டவையாக விளங்குகின்றன. டஸ்ஸாக்ஸ் (Tussocks) என்னும் தாவரங்கள் எழுந்துள்ள நிலங்களில் இப் புல்வகை ஆஸ்திரேலியாவின் மேற்குப் புறத்தேயுள்ள பாலைநிலங்களில் பெரும் பரப்புகளை நிரப்பியுள்ளது. ஆஸ்திரேலியக் கண்டத்திற்கே உரித்தான புல் வகைகளிற் பெரும்பாலானவை ஊட்டம்தரத்தக்கவையாக இருக் கின்றன. இவற்றுள் மிக உயரிய கங்காரு புல்வகை நீண்ட கால வரட்சியைத் தாங்கி நிற்கும் ஆற்றல் படைத்தது. புல்வகைகளும் வளர முடியாத அளவுக்குக் காலநிலை வரண்டுள்ள நிலங்களிலும் சில பூண்டுகள் (herbs) வளர்கின்றன. இவை ஆடுமாடுகளுக்கு உணவு. இத்தகைய பூண்டுகளெல்லாவற்றுள்ளும் சிறப்பு மிக்கது உப்புப் புதர் (salt-bush) என்பது. கோரமான தோற்றத்தையும், சருஞ்சாம்பல் நிறத்தையும், சுமார் ஈரடி உயரத்தையும்பெற்ற இப்

பூண்டு, அதன் பெயருக்கு ஏற்றூற்போல், உவர்ப்புத் தன்மை மிக்க மண்ணில் செழித்து வளருகின்றது. இத்தகைய மண்ணடங்கிய பரப்புகள் மழை மிகக் குறைந்தும் ஆவியாதல் மிகுந்துமுள்ள பாகங்களில் காணப்பெறுகின்றன. இம் மண் ஆடுகளின் வளர்ச்சிக்கு ஏற்றது. உவர்ப்புத் தன்மைகொண்ட பூண்டுகளை உண்டு களித்து வளரும் ஆடுகள் ஒப்பற்ற தரம்வாய்ந்த உரோமத்தை அளிக்கின்றனவாம். மேலும், மற்ற மாவட்டங்களில் ஆடுகளினிடையே பரவியுள்ள நோய்களுக்கு இங்கு வளரும் ஆடுகள் இலக்காவதில்லை. மழையளவில்காணும் வேறுபாடுகளால் கண்டத்தைச் சுற்றிலும் வனமார்ந்த மண்டலமொன்று காணப்பெறுகின்றது. இம் மண்டலத்திலிருந்து இக் கண்டத்தின் வரண்ட உட்பகுதியை நோக்கிச் செல்லும்பொழுது, முதலில் அடர்த்தி குறைந்த வனங்களும், அவற்றையடுத்துப் புதர்நிலங்களும் முள்வெளிகளும், இறுதியில் மிதவரட்சிப் பாலைகளும், கொடிய பாலைகளும் அமைந்திருக்கக் காண்கின்றோம். சாதாரணமாக நாம் அயன மண்டலங்களுக்கும் மிதமண்டலங்களுக்குமிடையே இயற்கையின் தோற்றத்தில் வேறுபாடுகள் நிறைய இருக்குமென எண்ணுவோம். ஆயின், ஆஸ்திரேலியக் கண்டத்தில் அவற்றிடையே வேற்றுமைகளில்லை. அவ்விரண்டு பகுதிகளிலுள்ள இயற்கைத் தாவரங்கள், உயிரினங்கள் ஆகியவற்றின் மிகச்சிறப்பான தனித்தன்மையால் தான் வேற்றுமைகளைக் காண இயலுவதில்லை. இவற்றில் வளரும் மரங்களில் சிறப்பானவை யூகலிப்டஸ் (eucalyptus) அல்லது பசைமரங்கள், அகேசி (acacia) மரவகைகள் ஆகியவையே. உயிரினங்களில் சிறப்பானவை மதலைப்பையுடையவையே (marsupials). இவற்றுள் கங்காரு என்னும் மிருகம் ஈண்டுக் குறிப்பிடத்தக்கது. கொடுஞ் செடிகளையும் பரம்பரை பரம்பரையான விரோதிகளில்லாத விலங்குகளையும், அவற்றின் நாடொன்றில் கொணர்தலின் மூலம் இயற்கையின் சமநிலைக்கு எவ்வித ஆபத்து நேரிடுமென்பதை ஆஸ்திரேலியாவினுள் கொணரப்பெற்ற பியர் (Pear) என்னும் முட்செடியும் (இது ஆஸ்திரேலியாவில் பல ஆயிரம் ஏக்கர் நிலத்தில் வளர்கிறது) முயலும் (rabbit) மிக நன்ருக எடுத்துக்காட்டுவனவாக இருக்கின்றன.

குடிமக்கள்: ஆஸ்திரேலியாவிலுள்ள பூர்விகக் குடிகள் (aborigines) பன்னெடுங் காலத்துக்கு முன்பு வாழ்ந்த மக்கள் கூட்டத்தைச் சார்ந்தவர் [மேனுளில் ஐரோப்பாவில் வாழ்ந்ததாகச் சொல்லப்பெற்றுனே அந்த நியாண்டெர்தால் மனித (Neanderthal man) இனத்தோடு தொடர்புடைய ஒரு வகை மக்கள் இம் மக்கள் எனக் கருதப்பெறுகின்றனர்] ஆவர். இவர்

களின் எண்ணிக்கை குறைவு. இவ்வினம் துரிதமாகவும் மறைந்து வருகின்றது. இம் மக்களுடைய பண்பாடு மிகக் கீழ்த்தரமான நிலையில் இருக்கிறது. ஆனால், இவர்களுடைய சமூக அமைப்புச் சிக்கலானது. இவர்களுடைய எண்ணிக்கை விரைவாகக் குறைவுற்றுவருகிறது என்பதைக் கொண்டு முன்னாள்களில் இவர்கள் ஏராளமான எண்ணிக்கை உடையோராயிருந்தனர் எனக் கொள்ளக்கூடாது; அவ்வாறு எண்ணும் அளவுக்கு அவர்களின் எண்ணிக்கை என்றும் உயர்ந்திருந்ததில்லை. குக் (Cook) ஆஸ்திரேலியாவினுள் முதன்முதலாக அடிவைத்தபோது, அவர்கள் சுமார் 150,000 பேராக இருந்திருக்கலாம். இதுபோழ்து அவர்களின் மொத்த எண்ணிக்கை 50,000-க்குச் சற்றுக் குறைவு என மதிப்பிடப்பெறுகிறது.

இப் பூர்விகக் குடிகளுட் பெரும்பாலர் கண்டத்தின் வடக்கு, மேற்குப் பாகங்களில் வசிக்கின்றனர். இவர்களைப் போலவே இக் கண்டத்திலுள்ள 27,000 அரைச் சாதியினரும் அப் பகுதிகளிலேயே வசிக்கின்றனர். பிரிட்டிஷ் தீவுகளிலிருந்து ஆஸ்திரேலியாவுக்கு அனுப்பப்பெற்ற முதல் குடிமக்கள் குற்றவாளிகளாக இருந்தனர். இக் கைதிகளைக் கடத்திய முதற் கப்பல் 1787ஆம் ஆண்டு இங்கிலாந்தின் கரையைவிட்டு நீங்கி, 1788ஆம் ஆண்டின் துவக்கத்தில் நியூ சௌத் வேல்ஸிலிருக்கும் பாட்டனி பேயில் (Botany Bay) வந்து சேர்ந்தது. இதற்குப் பிறகு சுதந்திரப் பிரஜைகளும் இங்குக் குடியேறத் துவங்கினர். இவர்களும் பெரும்பாலும் பிரிட்டிஷ் தீவுகளிலிருந்தே வந்தனர். மேலும், பல ஜெர்மானியர்களும் குடிபுகுந்தனர். அயனமண்டலத் தோட்டக்கால்களில் பணியாற்றுவதற்கெனக் குவீன்ஸ்லாந்திற்குச் சீனர்களும் (இவர்கள் ஏறக்குறைய எல்லோருமே ஆண்கள்) பாலினீஷியர்களும் கொணரப்பெற்றனர். ஆனால், காமன்வெல்த் சட்டப்படி வெள்ளையரல்லாத உழைப்பாளிகளுடைய குடியிறக்கம்—ஒப்பந்தத்தின் பேரில் வெள்ளையினங்களைச் சார்ந்த உழைப்பாளிகளின் குடியிறக்கமும்கூட—தடை செய்யப்பெறுகிறது. காமன்வெல்த்தில் ஏற்கெனவே பணிபுரியும் வெள்ளையர்களுக்குத் தெரியாத வகைத் தொழிலைச் செய்யக்கூடிய திறமை பெற்றவர்களாக இருக்கும் அயல்நாட்டுக் குடிமக்களின் வருகைக்குத்தான் ஆதரவு அளிக்கப்பெறுகிறது. பசிஃபிக் தீவுப் பாட்டாளிகள் சட்டத்தின்படி (The Pasific Islanders' Act) 1904ஆம் ஆண்டு மார்ச்சு 31ஆம் தேதிக்குப் பிறகு பசிஃபிக் தீவுகளைச் சார்ந்த மக்களெவரும் ஆஸ்திரேலியாவினுள் நுழையவோ, அச் சட்டம் அமலாவதற்கு முன்பே குடியேறியிருந்த தீவு மக்கள் 1906ஆம்

ஆண்டின் முடிவுக்குப்பிறகு அங்குத் தங்கவோ அனுமதிக்கப் பெறவில்லை. எனினும். ஆஸ்திரேலியாவின் வரலாற்றைப் புரட்டிப் பார்க்கும்போது, ஆஸ்திரேலியாவில் குடியிறங்கிய மக்கள் பெரும் பாலும் பிரிட்டிஷ் பிரஜைகளாகவே இருந்ததையும் இருந்துவரு வதையும் அறிவோம். குடிபுகுவதற்கான புதிய, பெரிய பரப்பு ஆங்கு இருந்தது என்பதைக் கேட்டு அதன் வளத்தைச் சீராகப் பயன்படுத்தி இன்பமான, அமைதியான வாழ்வு அங்கு நடாத்த லாம் என்னும் எண்ணமும் வேட்கையுமே அவர்களைப் பெருவாரி யாக ஈர்த்திருக்க வேண்டும். மற்றை ஐரோப்பிய நாட்டு மக்களும் இன்று மிகுந்த எண்ணிக்கைகளில் இங்குக் குடிபுகுந்து வருகின்றனர். எனினும், ஆஸ்திரேலியாவின் குடித்தொகையான 10 மில்லியன்களில் இவர்களின் பங்கு மிகச் சிறிய அளவே ஆகும். நிறக் குடிகளின் உழைப்பு இருந்தாலன்றி, ஆஸ்திரேலியாவின் அயன மண்டலப் பகுதியைச் சீராக அபிவிருத்தி செய்வது எக் காலத்தும் முடியவே முடியாது என்னும் கருத்துச் சிலரிடையே இருந்துவருகின்றபோதிலும், ஆஸ்திரேலிய நாடு இன்னும் 'வெள்ளை' ஆஸ்திரேலியக் (White Australia) கொள்கையைக் கைவிட்டபாடில்லை.

ஆஸ்திரேலியாவுக்கும் தென் ஆஃப்ரிக்காவுக்கும் இடையே உள்ள ஒற்றுமை வேற்றுமைகள்

இவையிரண்டும் அட்சாம்ச ரீதியில் ஒத்து அமைந்திருப்பதன் மூலம் இவற்றை ஒப்பிடுதல் சில சுவையான செய்திகளை நமக்குத் தெளிவுறுத்தும். ஆஸ்திரேலியாவின் வட எல்லையைக் குறிக்கும் அட்சரேகை தென் ஆஃப்ரிக்காவிலுள்ள ரொவூமா (The Rovuma) ஆற்று முகவாயின் அட்சாம்சத்தோடு ஒத்தமைகிறது. ஆனல், (டாஸ்மேனியாவை நீக்கியது போகவுள்ள) ஆஸ்திரேலியா அதன் தென்கிழக்குப் பகுதியில் தென் ஆஃப்ரிக்காவுக்கும் அப்பால் 4° (பாகைகள்—degrees) தள்ளி வியாபித்துள்ளது. இப் பரப்புக ளிரண்டும் இரு பெருங்கடல்களுக்கிடையே அமைந்துள்ளன. இவ் விரண்டின் நிலவமைப்பும் ஏறக்குறைய ஒரே மாதிரியாக இருக் கின்றது. இருக்கவே, இவற்றின் கிழக்குக் கரைக்கு இணையாக ஓடி, பின்பு மேற்காகத் திரும்பித் தெற்குக் கடற்கரையை நோக்கியவண்ணமாக இருக்கும் மலைத்தொடர்கள் இவ்விரண்டு நிலப்பரப்புகளிலும் காணப்பெறுகின்றன. மேலும், இவற்றின் உள்நாட்டுப் பகுதியில் உயரம் மிகுந்த, அகன்ற சமநிலங்கள் இருக்கின்றன. இனி, இவ்விரண்டிடையே உள்ள பல வேற்றுமை கள் மீது கருத்துச் செலுத்துவோம். கிழக்குக் கடற்கரைக்கு

இணையாக மலைத்தொடர்கள் ஓடுகின்றன எனக் குறித்தோமே, அம் மலைகள் ஆஸ்திரேலியாவைவிடத் தென் ஆஃப்ரிக்காவில் அதிகவுயரம் வாய்ந்தனவாயுள்ளன; தெற்கு மலைகள் ஆஸ்திரேலியாவின் கிழக்குப் பகுதியில் மட்டுமே காணப்பெறுகின்றன. ஆனால், தென் ஆஃப்ரிக்காவிலோவெனில், அவை ஏறக்குறைய தென் ஆஃப்ரிக்காவின் அகலம் முழுவதையும் ஒட்டினாற்போலும், கடலுக்கும் தமக்கும் இடையே குறுக்கிடும் திடல்களைக் (terraces) கொண்டும் அமைந்து கிடக்கின்றன. உயரம் மிகுந்த தென் ஆஃப்ரிக்கச் சமநிலங்கள் கிழக்கேயுள்ளன. ஆனால், ஆஸ்திரேலியச் சமநிலங்கள் (இவை பெரும்பாலும் தென் ஆஃப்ரிக்கச் சமநிலங்களைக் காட்டிலும் உயரத்தில் நன்கு தாழ்ந்தவை) மேற்கேயுள்ளன. மேலும், ஆஸ்திரேலியாவின் குணக்கு, குடக்குப் புறங்களிலுள்ள மிக்குயரப் பகுதிகட்கிடையே உயரத்தில் தாழ்ந்த சமநிலங்களைக் கொண்ட ஓர் அகல்வெளி இருக்கிறது. இவற்றைத் தவிர மற்றொரு குறிப்பிடத்தக்க வேற்றுமை அவ்விரண்டிடையே உண்டு. ஆஸ்திரேலியா ஒரு தீவு; ஆனால், தென் ஆஃப்ரிக்கா ஆஸ்திரேலியாவைக் காட்டிலும் நனி பெரிய கண்டமொன்றின் ஒரு பாகமே ஆகும். ஆஃப்ரிக்க மலைத்தொடர்களின் மிக்குயரங்களோடு இந்த வேற்றுமையையும் சேர்த்துக் கருதின், இவை இரண்டே கிழக்குப் பகுதியில் ஒத்தமைந்த அட்சாம்சங்களின் மீதுள்ள இடங்களிடையே மழைப்பொழிவின் பருவவாரிப் பரப்பலைப் (distribution) பொறுத்தவரையில் சுமாராகச் சிறப்பான வேறுபாடுகள் இருப்பதற்குக் காரணமாகின்றன என்பது தெளிவாகும்.

தென்னாஃப்ரிக்காவை ஒத்த அட்சாம்சங்களிலுள்ள ஆஸ்திரேலியக் கண்டத்திலிருக்கும் இடங்களிற் பெய்யும் குளிர்கால மழையின் அளவைவிடத் தென் ஆஃப்ரிக்காவில் பெய்யும் குளிர் கால மழை அளவு குறைவு. ஆஸ்திரேலியாவின் அதிகக் குளிர்கால மழைக்குக் காரணம் அதன் நிலவமைப்பும் இருப்பிடமுமே; வட, தென் பகுதிகளிலிருந்து கண்டம் நோக்கி வீசும் நீருண்ட காற்றுகள் அதன் கிழக்குப் பகுதியின் மீது தாக்குகின்றன. இதே காரணமாகத்தான் ஆஸ்திரேலியாவில் புற்றரைகள் மிகச் செழிப்பாக வளர்ந்திருக்கின்றன; மேலும், தென் ஆஃப்ரிக்காவில் இருக்கும் அளவுக்கு முள்தாவரமும், பியர் என்னும் தாவரமும் ஆஸ்திரேலியாவில் கிடையாது. மற்றும், அளவில் ஒப்பாக மிகுந்த குளிர்கால மழையின் பயனாக ஆஸ்திரேலியாவின் கிழக்குப் பகுதி ஆஃப்ரிக்காவின் பகுதியைக் காட்டிலும் கோதுமைச் சாகுபடிக்கு ஏற்ற பெரிய பரப்புகளைக் கொண்டிலங்குகிறது. மத்திய

தரைக் கடற் காலநிலை நிலவிவரும் பரப்புகளில் உள்ள பெர்த் (Perth) மாநகரம் கேப் டவுன் மாநகரத்திற்கு 2° வடக்கே அமைந்திருக்கிறது. கேப் டவுன் மாநகரம் அமைந்து கிடக்கும் அட்சாம்சப் பகுதியில் தென் ஆப்ரிக்காவின் மேற்குப் பாகத்தில் ஓராண்டில் பெய்யும் மழை மிகமிகச் சொற்பம். இதன் காரண மாகத்தான் மத்தியதரைக் கடற் காலநிலை கொண்ட ஆஸ்தி ரேலியப் பகுதி, அதே காலநிலை கொண்ட தென் ஆப்ரிக்கப் பகுதியைவிடக் கோதுமை விளையும் பரப்பை அதிகமாகக் கொண் டிருக்கிறது. உயரத்தில் வேறுபாடுகள் இருந்தபோதிலுங்கூட, வெப்பநிலையைப் பொறுத்து ஆஸ்திரேலிய, தென் ஆப்ரிக்கப் பகுதிகளில் ஒத்தமைந்த இடங்களுக்கிடையே வேறுபாடுகளே இல்லை என்பது ஈண்டுக் குறிப்பிடத்தக்கது. ஆஸ்திரேலியா ஒரு தீவாக அமைந்திருப்பதன் விளைவாக அதற்கும் தென் ஆப்ரிக்கா வுக்குமிடையே ஒரு மிக முக்கியமான வேறுபாடு காணப்பெறு கிறது. தென் ஆப்ரிக்காவை ஆட்டி அம்பலத்தில் வைக்கும் பயங்கரமான சுதேசிக் குடிமக்கள் (natives) பிரச்சினையைப் போன்ற பிரச்சினையெதுவும் ஆஸ்திரேலியாவில் கிடையாது. ஆஸ்திரேலியாவில் வாழ்வு நடாத்திவரும் வெள்ளையன், தன் பெருமைக்கு இழுக்கு அல்லது தன் மதிப்புக்குக் குறைவு வந்து விடும் என்னும் எண்ணஞ் சிறிதும் கொள்ளாது தன் கைகளே தனக்குதவி என்னும் உயர்ந்த கொள்கையைக் கடைப்பிடித்து வருகிறான்.

ஆஸ்திரேலியக் காமன்வெல்த், 1900ஆம் ஆண்டில் அமலாக் கப்பெற்ற இங்கிலாந்து நாட்டுப் பாராளுமன்றச் சட்டமொன் றின்படி அமைக்கப்பெற்று, 1901ஆம் ஆண்டு ஜனவரி முதல் நாளன்று ஸிட்னி நகரில் செயல்படத் துவங்கியது. இந்தப் பொதுநல உறவு நாடுகளில் 6 மாகாணங்கள் அடங்கியிருந்தன. அவை முன்பு குடியேற்றப் பகுதிகளாக (colonies) இருந்தவை. விக்டோரியா, நியூ சௌத் வேல்ஸ், குவீன்ஸ்லாந்து, தென் ஆஸ்தி ரேலியா, டாஸ்மேனியா, மேற்கு ஆஸ்திரேலியா என்பவையே அம் மாகாணங்கள் ஆறும். வரிவிதித்தல், ரூபாய்க் காகிதங்கள், நாணயங்கள் முதலியவற்றை அச்சிடல், கடன் பத்திரங்கள் (promissory notes), இன்ஷ்யூரன்ஸ், அரசாங்க பாங்கிகளைத் தவிர மற்ற பாங்குகளை (Banks) நடத்தல், பதிப்புரிமைகள் (copy rights) வியாபார முத்திரைகள் (trade marks), குடியேற்றம் (immigration), நாடேற்றம் (emigration), குற்றவாளிகளின் வருகை, வயதுவந்தோர், உடல்நலமிழந்தோர் முதலியவர்கட்கு அளிக்கப்பெறும் உபகாரச் சம்பளம் (pension), திருமணம், திருமண

ரத்து, அயல்நாட்டுக் கார்ப்பொரேஷன்கள், அயல்நாட்டு விவகாரங்கள், அயல்நாட்டு உள்நாட்டு வர்த்தகம், வாணிபம் [ஆனால், இவற்றைப் பற்றிய சட்டங்களின் மூலம் மாகாணங்களுக்கு இடையே நடைபெறும் வியாபாரம், வர்த்தகம், உறவு (inter-course) ஆகியவற்றின் சுதந்திரம் பாதிக்கப்படுவதில்லை], தபால் மற்றும் அதைப் போன்ற ஊழியங்கள், கடல், இராணுவப் பாதுகாப்பு (naval and military defence), அரசாங்கம் கடன் வாங்கல், மற்றும் பலவற்றைப் பொறுத்தவரையில் சட்டங்களை இயற்றும் அதிகாரங்கள் காமன்வெல்த் பாராளுமன்றத்திற்கு உண்டு.

1913ஆம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் 12ஆம் நாளன்று, காமன்வெல்த்தின் தலைநகரத்திற்குக் கான்பரா (Canberra) என்னும் பெயர் வழங்கப்பெற்றது. அத் தினத்தன்றே அந் நகரத்தை உருவாக்கும் வேலையும் அதிகாரபூர்வமாகத் துவங்கியது. 1911ஆம் ஆண்டு ஜனவரி முதல் நாளன்று நியூ சௌத் வேல்ஸ் மாகாணத்தால் காமன்வெல்த் அரசாங்கத்திற்கு வழங்கப்பெற்ற தலைநகர நிலப்பரப்பின் (The Capital Territory—இது 939 சதுர மைல் பரப்புக் கொண்டது; நியூ சௌத் வேல்ஸின் தென்கிழக்குப் பகுதியிலுள்ளது) ஒரு பாகமே கான்பரா நகரமாகும். இந் நகரம் கடல் மட்டத்திற்குமேல் 1,800 அடியிலிருந்து 2,000 அடிக்கு உட்பட்ட உயரத்தில் அமைந்துகிடக்கின்றது. இந் நகரம் ஏற்கெனவே நியூ சௌத் வேல்ஸ் இருப்புப்பாதை அமைப்போடு இணைக்கப் பெற்றுள்ளது. மேலும், இதை ஜெர்விஸ் விரிகுடாவோடு (Jervis Bay) இணைக்கும் ஓர் இருப்புப்பாதையும் அமைக்கப்பெற இருக்கிறது. ஜெர்விஸ் விரிகுடாவில் ஒரு வாணிபத் துறைமுகத்தையும், ஒரு கப்பல் தளத்தையும் அமைப்பதற்காகவென்று மற்றொரு நிலப்பரப்புக் காமன்வெல்த்திற்குக் கொடுக்கப்பெற்றிருக்கிறது. கான்பரா தலைநகராவதற்கு முன்பு மெல்பர்ன் மாநகரமே காமன்வெல்த் அரசின் தாற்காலிகத் தலைநகரமாக விளங்கி வந்தது. பாராளுமன்ற அவைகள் (Houses) 1927ஆம் ஆண்டில் யார்க் கோமகனால் [Duke of York—இவரே பின்பு ஆறும் ஜார்ஜ் மன்னர் (King George VI) ஆனார்] துவக்கப்பெற்றன.

விலங்குகள் அளிக்கும் பொருள்கள் : இக் கண்டத்தில் வாழும் பாலூட்டிகளில் ஏறக்குறைய எல்லாமே கங்காரு (Kangaroo—இவை மதலைப்பையுடைய உயிரினங்கள்) என்னும் நூதனமான மிருகங்களாக இருக்கின்றன. இவ் விலங்குகள் பல வகையான உரோமங்களை (furs) அளிக்கின்றன. இந்த உரோமங்களால் கிட்டும் வருவாய் நாட்டின் மொத்த வருவாயில்

சிறிய பங்கேயாகும். வாணிபக் கண்கொண்டு நோக்கின், இவ்வுயிரினங்கள் அளிக்கும் உற்பத்தியைக் காட்டிலும் அவை அழிப்பதன் அளவு பன்மடங்கு அதிகம். கங்காருவைப் போன்றே அழிவுச் செயலில் அதிகமாக ஈடுபடும் மற்றொரு விலங்கு டிங்கோ (dingo) எனப்பெறும் ஒரு நாய் ஆகும். இது இந் நாட்டிலேயே தோன்றிய பாலூட்டிகளுள் ஒன்று. மிகப் பெரிய அளவு படைத்த, ஆனால், மதலைப்பை அற்ற பாலூட்டி இதுவொன்றே ஆகும். வெளிநாடுகளிலிருந்து இங்குக் கொண்டுவரப்பெற்றவற்றுள் ஆடுகளே மிகவும் மதிப்புக் கொண்டவை. இவை அளிக்கும் உரோமம் (wool) ஆஸ்திரேலியக் காமன்வெல்த்தில் உற்பத்தியாகும் பொருள்களுள் மதிப்பில் சாதாரணமாக முதலிடத்தை வகித்துவருகிறது. ஆஸ்திரேலியாவில் ஆட்டு ரோமத்தின் உற்பத்திபற்றி இந் நூலின் முதல் பகுதியில் குறித்துள்ளதைக் காண்க. மர்ரே ஆற்றையும் விக்டோரியா, நியூ சௌத் வேல்ஸ் மாகாணங்களில் ஓடும் அதன் துணையாறுகளையும் ஒட்டியுள்ளவையும், உவர் மணல் கொண்டவையும், மரங்களற்றும் புல்வெளிப் பரப்புகள் அடங்கியுள்ளவையுமான சமவெளிகளைப்போல் அருமையான மெரினோ (merino—நூலின் முதல் பாகத்தைப் பார்க்க) கம்பளத்தை உற்பத்தி செய்வதற்கு ஏற்ற நிலப்பரப்பு உலகின் வேறெந்தப் பகுதியிலும் இல்லை என்பதை ஈண்டுக் குறிப்பிடலாம். உறைந்த இறைச்சி, மாட்டிறைச்சி (beef) ஆகியவற்றைப்பற்றிய குறிப்பிற்கும் முதல் பாகத்தைப் புரட்டிப் பார்க்க. பிற்காலத்துத் தோன்றிய அபிவிருத்தி குளிர்ச்சியாக்கப்பெற்ற மாட்டிறைச்சியின் ஏற்றுமதியாகும். பால்பண்ணைப் பொருள்கள்—சிறப்பாக வெண்ணெய், பாலடைக் கட்டி, முட்டைகள்—ஈங்கிருந்து ஏற்றுமதியாகின்றன. ஏற்றுமதியின் அளவு ஆண்டிற்காண்டு மாறிக்கொண்டுவருகின்ற போதிலும், இரண்டாம் உலகப் போருக்கு முன்பிருந்த நிலை இப்போது மீண்டுவிட்டது.

விளைபொருள்கள் : சாகுபடியின்கீழ் மிகப் பெரிய அளவுப் பரப்பு இருக்கும் முதல்நில மாநிலங்களில் (பின்வரும் அட்டவணையின் கடைசிக் கட்டத்தில் உள்ளவற்றைக் காண்க) கோதுமை முக்கியப் பயிராக விளங்குகிறது. சென்ற நூற்றாண்டின் இறுதி வரை தென் ஆஸ்திரேலிய மாகாணமே ஆஸ்திரேலியாவின் முக்கியக் கோதுமை விளைநிலமாக இருந்தது. மக்கட் குடியேற்றம் மேலும் நெருக்கமாக ஏற்படுவதைத் தூண்டும் இயக்கமொன்றின் இறுதிப் பயனாக, உயர்ந்த அட்சாம்சங்களில் வியாபித்துள்ள மாகாணங்கள் எல்லாவற்றிலும் கோதுமை பயிரிடுதலில்

காமன்வெல்த்தின் மாகாணங்களும் பிரதேசங்களும்	பரப்பு, ஆயிரம் சதுர மைல் களில்	இரட்டிப்பிட்ட இடமன் விகிதம்	மக்கள்தொகை (ஆயிரங்களில்) 1871	1901	1921	1936	1954[2]	சதுர மைலுக்கு மக்கள் தொகை 1954[2]	1956–57 மில்லியன்களில் ஆடுகள்	கால்நடைகள்	பயிர் விளையும் பரப்பு (ஏக்கரில்)
விக்டோரியா ...	88	1	732	1,208	1,532	1,843	2,452	27.9	25.8	2.8	3.6
நியூ ஸௌத் வேல்ஸ் ...	309	3½	504	1,360	2,100	2,656	3,424	11.1	67.7	3.9	3.8
குவீன்ஸ்லாந்து ...	671	7½	120	503	756	972	1,318	2.0	23.2	7.5	2.5
தென் ஆஸ்திரேலியா ...	380	4⅓	186	366	495	586	797	2.1	15.0	0.6	4.0
மேற்கு ஆஸ்திரேலியா ...	976	11	25	195	332	447	640	0.7	14.9	1.0	5.2
டாஸ்மேனியா ...	26	2/5	102	173	214	230	309	11.8	2.9	0.4	0.3
வடக்குப் பிரதேசம் ...	524	6	—	—	4	5	16	0.03	0.03	1.2	—
சமஷ்டித்தலைநகர்ப் பிரதேசம்...	1	—	—	—	2.5	9	30	32.3	0.3	0.01	—
காமன்வெல்த் ...	2,975	33	1,669	3,805	5,435	6,750	8,987	3.3	149.8	17.3	19.4[5]
பாப்புவா ...	91	1	—	—	—	275[1]	452[3]	5.0[3]	—	—	—
நியூ கினி (டிரஸ்ட் பிரதேசம்)...	93	1	—	—	—	265[1]	1,286[3]	13.8[3]	—	—	0.2
நியூஸிலந்து ...	104	1 1/7	256	816	1,320	1,466[1]	2,174[4]	21.0[3]	40.3	5.9	20.0[6]

[1] 1933.
[2] மக்கள்தொகைக் கணக்கெடுப்பு, 1957-ன் கடைசியில் மதிப்பிடப்பெற்ற மக்கள்தொகை 9¾ மில்லியன்.
[3] 1956.
[4] 1956 மக்கள்தொகைக் கணக்கெடுப்பு.
[5] 1956-57-ல் கிழக்கு ஆஸ்திரேலியாவில் வரட்சி மிகுந்திருந்தது. அதற்கு முந்தைய ஆண்டு காமன்வெல்த் முழுவதும் சேர்த்துப பயிரிடப்பட்ட நிலத்தின் பரப்பு 22½ மி. ஏக்கர்களாகும்.
[6] வேளாண்மையில் ஈடுபடுத்தப்பெற்ற நிலப்பரப்பு (1956-ல் புல் பயிரிடப்பெற்ற நிலத்தையும் சேர்த்து).

வெகுவான அதிகரிப்பு ஏற்பட்டதும், பிறகு முதல் உலகப் போர் துவங்குவதற்குள் நியூ சௌத் வேல்ஸ் மாகாணம் மிக உயர்ந்த விளைபரப்பைக் கொண்டதாயிற்று. எனினும், கோதுமை உற்பத்தியில் எப்போதும் இம் மாகாணமே முன்னணியில் இருக்கிறது எனச் சொல்வதற்கில்லை. காமன்வெல்த்தில் கோதுமை விளைபரப்பு இந் நூற்றாண்டில் மிகச் சிறப்பான ஏற்றத்தாழ்வுகளை அடைந்திருக்கிறது. இது விளைந்த பரப்பு 1900–01-ல் 6 மில்லியன் ஏக்கர்களாக இருந்து, 1915–16-ல் $12\frac{1}{2}$ மி. ஏக்கர்களாக அதிகரித்து, முதல் உலகப் போரின் இறுதியில் மறுபடியும் $6\frac{1}{2}$ மி. ஏக்கர்களாகக் குறைந்து, அடுத்த பத்தாண்டுக் காலத்தில் 18 மி. ஏக்கர்களாக உயர்ந்து, பின்னர் இரண்டாம் உலகப் போரின் போது 8 மில்லியன் ஏக்கர்களாகத் தாழ்ந்தது. அப் போரின் இறுதியில் 14 மில்லியன் ஏக்கர்களாக இருந்த விளைபரப்பு 1956–57-ல் 8 மில்லியன்களாகக் குறைந்திருந்தது. ஆஸ்திரேலியாவில் மீண்டும்மீண்டும் ஏற்படும் வரட்சிக் காலங்களே மேற்குறிப்பிட்டுள்ள ஏற்றத்தாழ்வுகட்கு முக்கியக் காரணமாக இருக்கின்றன. இந்த ஏற்றத்தாழ்வுகள் கோதுமைச் சாகுபடியின் உறுதிக்கு நன்மை பயப்பவையல்ல.

விக்டோரியாவிலும் நியூ சௌத்வேல்ஸிலும் திராட்சைக்குச் சிறப்பு அதிகம். கரும்பு குவீன்ஸ்லாந்தில் பயிராகிவருகின்றது. அயனமண்டலத்திற்கு அப்பால் உள்ள பிரதேசத்திலும் செழித்து வளரக்கூடிய ஒரு வகைக் கரும்பு கண்டுபிடிக்கப்பெற்றுள்ளது. இவ்வகைக் கரும்பு நியூ சௌத் வேல்ஸ் மாகாணத்தின் வடகிழக்குப் பகுதியிலுள்ள பள்ளத்தாக்குகளிற்கூடப் பயிராக்கப் பெறுகிறது. பழங்களைப் பயிரிடுந் தொழில் ஆஸ்திரேலியாவில் இப்போது மிகவும் முக்கியத்துவம் பெற்றுள்ளது. விக்டோரியா, டாஸ்மேனியா ஆகியவற்றின் குளிர்ந்த பாகங்களில் ஆப்பிள் பழங்களுக்கும், மேற்கு ஆஸ்திரேலியா, தென் ஆஸ்திரேலியா ஆகியவற்றில் வெப்பமான பகுதிகளிலும் மர்ரே வடிநிலத்திலும் ஆரஞ்சுப் பழங்களுக்கும் முக்கியத்துவம் அதிகம். இரண்டாம் உலகப் போரில் மிகுந்த எண்ணிக்கையில் ஆஸ்திரேலியர்கள் பங்குகொண்டனர். அப் போருக்குப் பின்பு குடியமர்த்தல் திரும்பவும் ஏற்பட்டபோது நகரங்களை நோக்கிய நகர்வு சிறப்பாக நிகழ்ந்தது. மோட்டார் கார், வானவூர்தி, கம்பியில்லாத் தந்தி ஆகியவற்றின் மூலம் போக்குவரத்து, செய்தித் தொடர்புகளை ஏற்படுத்துவது எளிதாகியிருப்பினும், நாட்டுப் புறங்களில் நடைபெறும் மக்கள் வாழ்வு விரும்பத்தக்கதாக இல்லை. உழுநிலப் பரப்பிலும் பயிர் உற்பத்தியிலும் ஏற்பட்டு வரும் குறைவு கவலையளிப்பதாக இருக்கிறது.

கனிப்பொருட் செல்வம் : ஆஸ்திரேலியக் காமன்வெல்த்தில் அடங்கிய மாநிலங்களில் ஏராளமான தாதுப்பொருள்கள் இருக்கின்றன. இவை நாட்டு வாணிபத்தில் முக்கியப் பங்கைத் தாங்கி வருகின்றன. இதுநாள்வரை தங்கமே எல்லாவற்றுள்ளும் முக்கியமானதாக இருந்துவந்திருக்கிறது. முதல் நிலத்துள்ள மாகாணங்கள் ஏறக்குறைய எல்லாவற்றிலுமே தங்கம் அகப்பட்டுள்ளன. எனினும், கிழக்கிலுள்ள மூன்று மாகாணங்களிலும், மேற்கு ஆஸ்திரேலியாவிலும் ஏராளமான தங்க வைப்புகள் இருக்கின்றன. விக்டோரியா அந் நான்கனுள் தலையாயது; 1857ஆம் ஆண்டிலிருந்து (இவ்வாண்டிற்றான் தங்கம் இங்கு முதன் முதலாகக் கண்டுபிடிக்கப்பெற்றது) 1956ஆம் ஆண்டின் இறுதிவரை 73·5 மி. ஃபைன் அவுன்ஸ் தங்கம் உற்பத்தியாயிற்று. காமன்வெல்த்தின் மொத்த உற்பத்தியான 174·5 மி. ஃபைன் அவுன்ஸுகளில் மேற்குறிப்பிட்ட அளவு 43 சதவீதமாகும். 1851-60-ல் ஆஸ்திரேலியா ஏறக்குறைய 25 மி. ஃபைன் அவுன்ஸ் தங்கத்தை வெட்டியெடுத்தது. அடுத்த முப்பதாண்டுக் காலத்தில் அது குறைந்தது. சென்ற நூற்றாண்டின் இறுதிப் பத்தாண்டுகளில் மேற்கு ஆஸ்திரேலியாவில் புதிது புதிதான பொன் வைப்புகள் ஒன்றன்பின் ஒன்றாகக் கண்டுபிடிக்கப்பெற்றதையடுத்து மேற்கு ஆஸ்திரேலியாவிற்குப் பொன் உற்பத்தியில் முதலிடம் கிடைத்தது. இதன் மூலம் அதன் மொத்த உற்பத்தி 1901–10-ல் 33 மி. ஃபைன் அவுன்ஸுகளுக்கும் மேற்பட்ட அளவிற்கு உயர்ந்தது. ஆனால், இவ்வுயர்நிலை சிறிது காலத்திற்கே நீடித்தது. முதல் உலகப் போருக்குப் பிற்பட்ட பத்தாண்டுகளில் உற்பத்தி 6மி. ஃபைன் அவுன்ஸுகளுக்கும் குறைந்த அளவாகத் தாழ்ந்தது. பின்பு 1935-ல் ஆஸ்திரேலிய நாணயத்தின் மதிப்புக் குறைக்கப்பட்டதன் விளைவாக உற்பத்தி மீண்டும் அதிகரித்தபோதிலும், அதன் பிறகு திரும்பவும் குறைந்தது. 1956ஆம் ஆண்டில் காமன்வெல்த்தின் மொத்த உற்பத்தி 1மில்லியன் ஃபைன் அவுன்ஸுகளுக்குச் சற்று மேற்பட்டிருந்தது. இவ்வுற்பத்தியில் மேற்குஆஸ்திரேலியாவின் பங்கு 80 சதவீதமாக இருந்தது.

ஆஸ்திரேலியாவில் கிடைக்கும் மற்றத் தாதுப்பொருள்களுள் செம்பு, காரீயம், வெள்ளி, வெள்ளீயம், துத்தநாகம், உல்ஃப்ரம் (wolfram), யுரேனியம் முதலிய உலோகங்கள் அடங்கும். குவீன்ஸ்லாந்து, டாஸ்மேனியா, தென் ஆஸ்திரேலியா, நியூ சௌத் வேல்ஸ் முதலியவற்றில் செம்பும், கிழக்கிலுள்ள மாகாணங்கள், டாஸ்மேனியா ஆகியவற்றில் வெள்ளீயமும் (tin), நியூ

சௌத் வேல்ஸில் வெள்ளி, காரீயம், துத்தநாகம் முதலியவையும் (புரோக்கன்ஹில் மாவட்டம் இவ்வுலோகங்களின் உற்பத்திக்குப் பெயர் பெற்றது), குவீன்ஸ்லாந்திலும் டாஸ்மேனியாவிலும் வெள்ளியும் காரீயமும், குவீன்ஸ்லாந்தில் உல்ஃப்ரமும் அகப்படுகின்றன. குவீன்ஸ்லாந்திலும், வடக்கிலுள்ள நிலப்பரப்பிலிருக்கும் ரம்ஜங்கிள் (Rum Jungle) மாவட்டத்திலும் முக்கியமான யுரேனிய வைப்புகள் இருக்கின்றன. அவை இப்போது அகழ்ந்தெடுக்கப்பெற்றுவருகின்றன. ஏறக்குறைய எல்லா மாகாணங்களிலுமே இரும்புத் தாது பேரளவில் இருக்கிறது. இவ்வைப்புகளுள் முக்கியத்துவத்தில் மிகுந்த சில வைப்புகள் அரசாங்க ஆதரவினைப் பெற்று இரும்பு-எஃகு தொழிற்சாலைகளின் அபிவிருத்திக்காகப் பயன்படுத்தப்பெற்றுவருகின்றன. இவை எல்லாவற்றுள்ளும் இரும்புத் தாது அடங்கிய ஒரு குன்றான அயன் நாப் (Iron Knob) என்பதே மிகவும் முக்கியமானதாக வைத்து எண்ணப்பெறுகிறது. தென் ஆஸ்திரேலியாவிலிருக்கும் போர்ட் அகஸ்டாவிற்கு (Port Augusta) மேற்குத் தென்மேற்காகச் சுமார் 40 மைல் தொலைவில் அமைந்திருக்கும் அயன் நாப் இரும்புக் குன்று உயர்ந்த தரமுடைய இரும்பை அளிக்கிறது. இதிலிருந்து அகழ்ந்தெடுக்கப்பெறும் இரும்பு உருக்கப்பட்டு, நியூ காஸில் (New Castle, நியூ சௌத் வேல்ஸ்) என்னும் நகரிலுள்ள இரும்பு உருக்காலைகளில் இரும்பு-எஃகு பொருள்களாகத் தயாரிக்கப் பெறுகிறது. தென் ஆஸ்திரேலியாவிலும் ஓர் இரும்பு வைப்பு இருக்கின்றது. இது மாக்னெட் மௌன்டன் (Magnet Mountain) என்னும் குன்றில் அடங்கியுள்ளது. ஆஸ்திரேலியாவின் நிலக்கரி உற்பத்தியில் பெரும்பான்மையான அளவு நியூ சௌத் வேல்ஸிலிருந்து கிடைக்கிறது. இன்று ஆஸ்திரேலியாவில் நிலக்கரிக்கு இருக்கும் முக்கியத்துவம் வேறெந்தத் தாதுப் பொருளுக்கும் இல்லை. 'கருப்பு', 'பழுப்பு' ஆகிய இரு வகைகளையுஞ் சார்ந்த நிலக்கரியின் வருட சராசரியுற்பத்தி 20—30 மி. டன்கள் ஆகும். நியூ சௌத் வேல்ஸிலிருக்கும் நிலக்கரி வயலே எல்லாவற்றையும் விடச் சிறப்பு மிக்கது. தென் கோளார்த்தம் முழுவதிலுமிருக்கும் நிலக்கரி வயல்களை நோக்கின், இவ் வடிநிலமே மிகப் பெரிய நிலக்கரி வயலாகும். இன்று நிலக்கரி வெட்டியெடுப்புச் சிறப்பாக மூன்று இடங்களில் நடைபெறுகிறது. வடக்கேயுள்ள நியூ காஸில் ஓரிடம்; மேற்கேயுள்ள லித்கோ (Lithgow) மற்றோரிடம்; தெற்கிலுள்ள இல்லவாரா (Illawarra) மூன்றாவது வயலாகும். குவீன்ஸ்லாந்தில் இருக்கும் டாஸன் ஆற்று (The Dawson) வடிநிலத்திலும் ஒரு மிகப் பெரிய நிலக்கரி வயல் இருக்கிறது. பழுப்பு நிலக்கரிக்கு விக்டோரியாவில் முக்கியத்துவம் அதிகம். மோர்வெல் (Morwell)

என்னும் பெயருடைய அவ் வைப்புகள் யாலோர்ன் (Yallourn) என்னுமிடத்தில் வெட்டி எடுக்கப்பெறுகின்றன. இப் பழுப்பு நிலக்கரியைக் கொண்டு உற்பத்தியாக்கப்பெறும் மின்சார சக்தி மெல்பர்ன் மாநகரத்திற்கு அளிக்கப்பெறுகிறது. மண்ணெண்ணெய் இருக்கும் இடங்களைத் தேடிக் கண்டுபிடிப்பதற்கான முயற்சிகள் நாடெங்கிலுமே மேற்கொள்ளப்பெற்றுள்ளன. ஆனால், இவற்றால் இன்னும் அதிகப் பலன் கிட்டவில்லை. ஓபல் (opals) என்னும் தாதுப்பொருளுக்கும் ஆஸ்திரேலியா மிக்க புகழ் பெற்றது.

வாணிபம் : இதைப் பொறுத்தவரையில் நாம் அறிய இருக்கும் செய்திகளைப் பின்வரும் அட்டவணைகளே நமக்கு அளித்து விடுகின்றன. 1881–85ஆம் ஆண்டுகட்குப் பிற்பட்ட காலத்திலிருந்துதான் ஆஸ்திரேலியா வெளிநாடுகளோடு நேரடியான வியாபார உறவுகளை ஏற்படுத்திக்கொள்ளத் துவங்கியது. மேற்குறிப்பிட்ட காலத்திற்குப் பின்பு ஆஸ்திரேலியா இங்கிலாந்தோடு கொண்ட வர்த்தக உறவில் ஏறக்குறைய மாற்றமே இல்லாமலோ படிப்படியாகக் குறைந்தோ வந்திருப்பதற்கு எதிராக, மற்றை உலக நாடுகளோடு கொண்டுள்ள வர்த்தகத்தில் சிறப்பான பெருக்கம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. 1881–85ஆம் ஆண்டுகட்கு உட்பட்ட காலத்திற்குப் பின்பிருந்துதான் ஆஸ்திரேலியா அயல்நாடுகளுடன் வர்த்தகப் பிணைப்புகளை வைத்துக்கொள்ளத் துவங்கியது என்பதை ஈண்டு நினைவுகூரின், மேற்கூறிய வாக்கியத்தில் உள்ள உண்மையைக் கேட்டு நமக்கு வியப்பு ஏற்படாது. ஜெர்மனியோடு நேரடியான வியாபார உறவு 1879-ல் துவங்கியது. 1881 முதற்கொண்டு பெல்ஜியத்தோடும், 1883 முதற்கொண்டு ஃபிரான்ஸ் நாட்டுடனும் ஆஸ்திரேலியா நேர்முகமான வியாபார உறவை வைத்துக்கொண்டுள்ளது. இதன் வியாபாரத்தை ஒழுங்கு கெடாது நடத்திவந்த புகழ்பெற்ற கப்பல்கள் 1951ஆம் ஆண்டிற்றான் இறுதித் தடவையாக இயங்கின. அதன் பிறகு அவை செல்லாது நின்றன. வியாபாரத்திற்கு இருந்த தடைகள், குறிப்பாக இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பின்னரிருந்துதான் அதிகரித்துள்ளன. ஆஸ்திரேலிய அரசாங்கம் இறக்குமதிக் கட்டுப்பாடுகளை விதித்த சில சமயங்களுமுண்டு. காரணமில்லாது அந் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளப்படவில்லை. ஏனெனில், நாட்டின் வர்த்தகச் சமநிலை குலைந்து கவிழ்ந்துபோய் விடும் அளவுக்கு இறக்குமதிகளின் அளவு ஆண்டுதோறும் பல்கிப் பெருகிக்கொண்டே சென்றது. உள்நாட்டிலேயே செய்பொருள்களைப் படைக்கும் தொழிற்சாலைகளின் எழுச்சியாலும் வளர்ச்சி

யாலும்கூட இறக்குமதிகளின் பெருகிய அளவைத் தடுக்கவே முடியவில்லை. இதற்கு மாருக, உழவுத் தொழிலிலிருந்து கிடைத்த பொருள்களை விற்பனையாகச் செய்வது சில சமயங்களில் மிகவும் கடினமாயிற்று. சிறப்பாகக் கோதுமையைச் சந்தைகளிற் புகுத்தலைப் பொறுத்தவரையில் இடர்ப்பாடுகள் தோன்றின. இதற்குக் காரணம் அப் பயிரின் உலக உற்பத்தி பேரளவில் அதிகரித்ததாகும்.

ஆஸ்திரேலியா எங்கிலும் ஒரே மாதிரியான இறக்குமதி வரிகள் வசூலிக்கப்பெறுகின்றன. ஆனல்,மாகாணங்களுக்கிடையே நடைபெறும் வர்த்தகம் தடையிலா வாணிபமே. ஏகாதிபத்திய நாடுகளிடையே வர்த்தகத் தொடர்புகளை (Inter-Imperial trade) ஏற்படுத்துவதற்காகப் பல வகையான முயற்சிகள் கடந்த 50 ஆண்டுகளாக மேற்கொள்ளப்பெற்றுவருகின்றன. ஆஸ்திரேலியாவிற்கும் தென் ஆஃப்ரிக்காவுக்கும் இடையே நடைபெறும் வர்த்தகத்தில் 1906-லிருந்து 1926ஆம் ஆண்டுவரை இறக்குமதித் தடைகள் இருந்தன. இவற்றைப் போன்ற வர்த்தக ஒப்பந்தங்களை ஆஸ்திரேலியாவானது நியூஸிலாந்து, கனடா, காமன் வெல்த்தின் மற்றைப் பாகங்கள் ஆகியவற்ருேடும் ஏற்படுத்திக் கொண்டிருக்கிறது. ஐக்கிய அரசோடு நடைபெற்றுவந்த வர்த்தகத்திற்குச் சாதகமாக 1907-லிருந்து வர்த்தகத் தடைகள் அமலிலிருந்துவருகின்றன. கனடாவோடு மேற்கொண்ட ஆட்டாவா ஒப்பந்தம் (Ottawa Agreement) 1933ஆம் ஆண்டில் இயற்றிய இறக்குமதித் தடைகள் சட்டத்தின் (The Customs Tariff Act) மூலம் நடைமுறையில்கீழ் வந்தது.

எல்லா ஆஸ்திரேலிய மாநிலங்களும்—மேற்கு ஆஸ்திரேலியாவின் வடமேற்குக்கரைமீதுள்ள துறைமுகங்களுங்கூட — இப்போது ஐரோப்பாக் கண்டத்தோடு ஒழுங்கு தவருத முறையான (regular) நீராவிக் கப்பற் போக்குவரத்தை வைத்துக் கொண்டுள்ளன. இப்போக்குவரத்து வெவ்வேறு பாதைகளின் வழியாகவெல்லாம் நடைபெறுகிறது. ஆயினும், பெரும்பாலான கப்பல்கள் சூயஸ் கால்வாயின் வழியேயும், ஆஸ்திரேலியாவின் தெற்குக் கடற்கரையை ஒட்டியுமேபோலும் செல்கின்றன. 1872ஆம் ஆண்டிலிருந்து ஆஸ்திரேலியா உலகின் மற்றைப் பாகங்களோடு தந்திப் போக்குவரத்தைக் கொண்டு விளங்கிவருகிறது. ஆஸ்திரேலியாவின் குறுக்காக ஓடிய தந்திப்பாதை அவ்வாண்டிற்றான் முழுமை பெற்றது. இப்பாதை தென் ஆஸ்திரேலிய மாகாணத்தையும் வட நிலப்பரப்பையும் அட்லெய்டிற்கும்

ஆஸ்திரேலியா

பொதுவான இறக்குமதிகள் (தங்கம், திரவியம் உட்பட)

		மொத்த மதிப்பின் சதவீதம்						
		1904-05	1911-13	1924	1931-35	1938-39	1951-52	1956-57
மூலப் பொருள்கள்								
பெட்ரோலியம்	...	—	—	3.6	8.4	7.1	7.5	11.9
மரம்	...	3.0	4.2	3.8	1.7	2.1	2.7	2.4
காகிதம், செய்பொருள்கள்	...	2.6	2.5	4.5	7.2	4.3	5.2	5.9
புகையிலை	...	—	—	2.0	1.6	1.9	1.8	2.0
உணவுப் பொருள்								
தேயிலை	...	2.1	1.7	2.4	3.1	2.5	1.1	2.0
செய்தொழிற் பொருள்கள்								
பொறிகள்	...	5.9	6.0	8.4	7.8	13.8	12.0	18.8
மோட்டார்கள்	...	0.3	2.1	8.6	3.2	7.5	9.2	9.6[3]
இரும்பும் எஃகும்	...	6.1	9.1	2.8	2.6	3.3	7.0	4.3
இதர உலோகங்களும் செய்பொருள்களும்	...	—	—	8.6	5.8	20.5	9.2	4.4
பட்டு அல்லது செயற்கைப் பட்டுப் பொருள்கள்	...	—	—	—	5.2	2.6	2.6	1.1

பருத்திப் பொருள்கள் நூலும் கயிறும் ...	8.0	6.3	19.5	8.5	4.5	6.3	4.5
பைகளும் சாக்குகளும் ...	—	—	1.9	6.0	1.2 1.5	1.6 2.7	1.7 1.4
இரசாயனப் பொருள்கள் ...	1.8	1.2	2.8	5.7	5.6	2.8	4.2
மொத்தம் (மில்லியன்-ஆஸ்திரேலியப் பவுண்டுகளில்)[1] ...	37.7	75.0	140.6	58.3	99.9	1,053.4	719.0
நாடுகள்							
ஐக்கிய அரசு ...	53.0	50.3	45.2	41.1	40.5	44.2	41.3
அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் ...	13.1	13.7	24.6	31.5	14.7	10.4	13.3
இந்தோனீசியா[2] ...	0.8	1.2	3.3	6.2	7.1	2.4	3.7
இந்தியா ...	3.7	3.4	3.4	5.7	2.9	4.5	2.9
ஜப்பான் ...	1.0	1.2	2.5	5.6	4.1	4.2	1.8
ஜெர்மனி ...	7.9	9.1	1.0	3.2	4.1	3.1	4.3
கனடா ...	1.0	1.2	3.6	4.1	7.7	2.2	3.1
ஃபிரான்ஸ் ...	3.5	3.0	2.9	2.0	1.0	2.1	1.3
நியூஸீலந்து ...	5.9	3.6	1.7	—	2.2	0.7	1.6

1 ஆஸ்திரேலியப் பவுண்டுகளில் மதிப்பு. இவை முன்பு ஸ்டெர்லிங்குக்குச் சமமானவை. 1935ஆம் ஆண்டிலிருந்து 1 பவுண்டு ஸ்டெர்லிங்கு 1.25 ஆஸ்திரேலியப் பவுண்டுக்குச் சமம்.

2 இரண்டாவது உலகப் பெரும் போர் முடியும் வரை டச்சுக் கிழக்கிந்தியத் தீவுகளெனப் பெயர் பெற்றவை.

3 மோட்டார்கள், இதர ஊர்திகள், பாகங்கள் முதலியன.

ஆஸ்திரேலியா

பொதுவான ஏற்றுமதிகள் (தங்கம், வாசனைத் திரவியம் உட்பட)

	மொத்த மதிப்பின் சதவீதம்						
	1904-05	1911-13	1924	1931-35	1938-39	1951-52	1956-57
முலப் பொருள்கள்							
கம்பளி ...	32.3	33.2	50.0	39.8	30.4	47.9	48.7
தோல் ...	3.0	5.5	4.8	3.3	2.9	2.5	2.4
காரீயம் ...	1.5	1.9	3.0	2.5	3.1	3.8	3.2
உணவுப் பொருள்கள்							
கோதுமை ...	8.3	10.1	12.4	15.1	6.2	8.3	6.0
கோதுமை மாவு ...	—	—	4.7	4.0	3.2	4.9	2·2
வெண்ணெய் ...	4.2	4.9	4.4	9.2	9.2	0.8	2.6
இறைச்சி ...	2.9	5.4	2.3	6.9	8.4	5.3	5.1
மாடு, ஆட்டுக்குட்டி இவற்றினிறைச்சி	—	—	1.0	3.2	3.4	0.3	0.6
மாட்டிறைச்சி ...	—	—	1.2	2.2	3.1	1.8	2.3

சர்க்கரை	...	—	—	—	2.1	3.0	1.0	2.9
பழங்கள்	...	—	—	—	4.3	4.5	2.9	2.6
தங்கமும் நாணயங்களும்	...	**27.6**	**12.8**	**53.0**	—	**13.5**	**1.4**	**2.0**
மொத்தம் (மில்லியன் ஆஸ்திரேலியப் பவுண்டுகளில்)[1]	...	—	—	112.4	95.9	140.5	675	993
நாடுகள்								
ஐக்கிய அரசு	...	47.5	42.8	38.1	48.9	48.9	30.8	28.4
ஃபிரான்ஸ்	...	8.4	10.9	12.5	5.7	6.7	8.6	9.4
ஜப்பான்	...	1.0	1.4	9.7	9.7	3.5	7.2	14.2
ஜெர்மனி	...	6.6	8.8	3.7	5.0	1.9	3.0	4.8
பெல்ஜியம்	...	4.8	8.5	5.5	4.9	4.0	3.7	3.6
அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள்	...	2.9	2.6	6.0	2.3	13.9	11.4	6.8
இத்தாலி	...	—	—	3.9	3.2	0.9	5.6	5.4
நியூஜிலாந்து	...	2.7	3.1	4.2	2.9	4.8	5.5	5.2
இந்தியா	...	5.5	3.2	—	—	1.4	2.5	2.9
இலங்கை	...	9.6	6.0	—	—	0.9	1.6	1.1

[1] முந்தைய அட்டவணையின் (பக்கம் 471) அடிக்குறிப்பைப் பார்க்கவும்.

போர்ட் டார்வினுக்கும் (Port Darwin) இடையேயுள்ள பகுதியில் கடக்கிறது. போர்ட் டார்வினிலிருந்து கடலுக்கடியில் செல்லும் ஒரு பாதையின் மூலம் ஜாவா தீவு வரையிலும் ஓர் இணைப்பு ஏற்பட்டுள்ளது. வாங்க்கூவர் (Vancouver) துறைமுகத்திலிருந்து ஃபிஜீ (Fiji) தீவுகளிலுள்ள ஃபானிங் (Fanning) என்னும் இடத்தின் மூலமாகவும், நார்ஃபோக் தீவுகளின் மூலமாகவும், குவீன்ஸ் லாந்து, நியூஸிலந்துவரை ஓடும் தந்திப் பாதை 1902ஆம் ஆண்டு நவம்பர் மாதம் முழுமைபெற்றது. தந்திப் போக்குவரத்துச் சரிவர நடைபெறுமா என்பதைத் தெரிந்துகொள்ளும் பொருட்டுப் பரிசோதனைக்காக ஒரு கம்பியில்லாத் தந்தி நிலையம் முதன்முதலாக 1905-ல் அமைக்கப்பெற்றது. பிறகு அதிகாரப் பூர்வமான நிலையங்கள் சில 1912-ல் வேலை செய்யத் திறந்து வைக்கப்பெற்றன. 1927ஆம் ஆண்டில் லண்டன் மாநகரத்தோடு நேரடியான கம்பியில்லாத் தந்திப் போக்குவரத்து ஸ்தாபிதம் ஆயிற்று. வட அமெரிக்காவோடு 1928-ல் அப்போக்குவரத்துத் துவங்கியது. ஆஸ்திரேலியாவிலிருந்து கம்பியில்லாத் தொலை பேசிச் சாதனத்தின் மூலம் இன்று உலகிலுள்ள தொலைபேசிச் சந்தாதாரர்களில் (உலகில் 1956-ல் இருந்த தொலைபேசிகளின் மொத்த எண்ணிக்கை 110 மில்லியன்) 93 சதவீதத்திற்கும் மேற் பட்டோரோடு ஆஸ்திரேலியர்கள் செய்தித் தொடர்பு வைத்துக் கொள்ள இயலும்.

ஆஸ்திரேலியாவில் விமான வழிகள் மிகுதியாகப் பயன் படுத்தப்பெற்றுவருகின்றன. நாட்டு வைத்தியர்கள் பலர் விமானங்களைப் பயன்படுத்திக் கண்டத்தின் புறநிலப் பகுதிகளில் வாழும் நோயாளிகளைக் கவனிக்கச் செல்கின்றனர். தபால் போக்குவரத்து, பிரயாணிப் போக்குவரத்து ஆகியவற்றைச் சாத் தியமாக்கும் முறை விமான ஊழியங்கள் (regular services) இருப் புப்பாதைகளை அணுகியிரா இடங்களை இணைக்கின்றன. அரசாங் கத்திலிருந்து துணைத்தொகைகளைப் பெற்று ஊழியம் செய்யும் முதன்மையான விமானப் போக்குவரத்து வழிகளுள் பிரிஸ்பன்-டார்வின்-சிங்கப்பூர் (இது பின்னர் பி.ஓ.ஏ.ஸி. — B.O.A.C.— விமானத்துறையோடு இணைந்து லண்டன்வரை செல்கிறது) ஆகிய வற்றை இணைக்கும் வழியும், கிளான்கரி (Cloncurry), நார்மன்டன் (Normanton) நகரங்களை இணைக்கும் வழியும், பேர்த், டாலி வாட்டர்ஸ் (Daly Waters) ஆகியவற்றை இணைக்கும் வழியும் (இது வடமேற்குக் கடற்கரையிலிருக்கும் நகரங்களின் மூலமாக ஓடுகிறது), கூட்டமன்ட்ரா-சார்ல்வில் (Cootamundra–Charleville) பாதையும், மெல்பர்ன்-ஹோபார்ட் (Hobart) பாதையும்,

பெர்த்-அட்லெயிட் பாதையும் அடங்கும். இவற்றைத் தவிர முக்கியத்துவம் குறைந்த வழிகள் மேலும் பலவுள.

விக்டோரியா: ஆஸ்திரேலியாவின் முதல் நிலத்துள்ள மாநிலங்களுள் இதுவே மிகச் சிறியது. இது ஆஸ்திரேலியாவின் தென்கிழக்கு மூலையில் அமைந்திருக்கிறது. இம் மாகாணத்தையும் நியூ சௌத் வேல்சையும் பிரிக்கும் எல்லை பெரும்பாலும் மர்ரே ஆறாகவே இருக்கின்றது. இம் மாநிலத்தில் முதன்முதலான நிரந்தரக் குடியிருப்பு 1834ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் ஏற்பட்டது. 1851ஆம் ஆண்டுவரை விக்டோரியா நியூ சௌத் வேல்ஸின் ஒரு சார்பு நிலப்பரப்பாக இருந்துவந்தது. இதன் மேல் தளத்தினுடைய பெரும்பாகம் மலைப்பாங்கானது. கிளைக்குன்றுகள் (spurs) பலவற்றோடு கூடிய ஆஸ்திரேலியா ஆல்ப்ஸ் மலைகள் இம் மாகாணத்தின் கிழக்கு அரைப்பாகத்தின் பெரும்பான்மையான பரப்பை அடைத்துவிடுகின்றன. இம் மலைகளுக்கு மேற்கேயுள்ள பகுதியில் முன்னர்க் குறிப்பிட்ட 'பிரிக்கும் மலைத்தொடர்கள்' உயரத்தில் தாழ்கின்றன. இதன் மூலம் மெல்பர்ன் மாநகரத்திற்கு வடக்கே இருப்புப்பாதைகளை அமைப்பதற்குச் சுலபமான வழிகள் கிடைக்கின்றன. கில்மோர் கணவாயின் (The Kilmore Gap) வழியே சென்று மலைத்தொடர்களின் மறுபுறத்தேயுள்ள சமநிலங்களை அடையும் வழி அத்தகைய எளிய வழிகளுள் ஒன்றாகும். பிரிக்கும் மலைத்தொடர்களுக்குத் தெற்கேயுள்ள சமவெளிகள் (விக்டோரியப் பெரும்பள்ளத்தாக்கு) அம் மலைகளின் ஈரம் மிகுந்த பாகத்தில் அமைந்திருப்பதால் நீர்வளம் கொழிக்கின்றன. இச் சமவெளிகளிற் பல இடங்கள் மரங்களடர்ந்தும், செழிப்பான புல்வகைகள் நிறைந்தும் இருக்கின்றன. இப் புல்வகைகள் ஆடுகளைவிடக் குதிரைகளுக்கும், கால்நடைகளுக்குமே மிகவும் உகந்தவை. இத் தன்மையைச் சிறப்பாகக் கொண்டிலங்கும் பிரதேசம் ஆஸ்திரேலிய ஆல்ப்ஸ் மலைகளுக்குத் தெற்கேயுள்ளது. கிப்ஸ்லாந்து (Gippsland) என்னும் பெயர்கொண்ட இப் பிரதேசச் சமநிலங்களுக்குத் தெற்கே கிப்ஸ்லாந்துக் குன்றுகள் (Gippsland Hills)எழுந்துள்ளன. இந் நிலப்பரப்பு ஒரு முக்கியமான கால்நடைப்பண்ணைப் பகுதியாக வளர்ச்சிபெற்றிருக்கிறது. இதன் வட பாகத்தில் மழை போதுமானதாக இல்லை; அங்ஙனமிருந்தபோதிலும் விக்டோரியா மாநிலத்தின் இப் பகுதியிற்றான் விளைபொருள்களின் கீழுள்ள நிலப்பரப்பு, சிறப்பாகக் கோதுமைப் பயிர் சாகுபடியாகும் பரப்புக் குறிப்பிடத்தக்க அளவுக்கு விரிவாக்கப்பெற்றுள்ளது. இதற்குக் காரணம், விக்டோரியாவில் பொன் வயல்கள் உற்பத்தியில் குறைந்து க்ஷீணதசை

அடையத் துவங்கியதையடுத்து அதுகாறும் அச் சுரங்க வேலைகளில் ஈடுபட்டுவந்த மக்கள் அத் தொழிலைக் கைவிட்டு உழவுத் தொழிலைக் கைக்கொள்ள நேர்ந்ததே ஆகும். பலவகையான பயிர்களைப் பேரளவில் விளைவிக்கும் அளவிற்கு இப் பகுதியில் போதிய அளவு மழை சில ஆண்டுகளில் பெய்வதுண்டு. ஆனால், மழை தவறின் குடியானவர்களுக்குப் பெருத்த நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. ஆகவே, இப் பிரதேசத்தில் வேளாண்மைத் தொழிலை வெற்றிகரமாக நடத்தவேண்டுமாயின், அது நீர்ப்பாசன வசதியிருந்தாலன்றி இயலாது. இதனை உணர்ந்த ஆஸ்திரேலிய அரசாங்கம் பாசன வசதியைப் பெருக்குவதில் மிகுந்த கவனம் காட்டி வருகிறது. மாகாணத்தில் ஓடும் ஆறுகளின் நீரைப் பயன்படுத்தும் உரிமை அரசாங்கத்திற்கே உரியது. இந்த ஆறுகளில் மிகவும் முக்கியமானவற்றின்மீது மாகாண அரசாங்கம் பாசனவசதிக்காக நீர்த்தேக்கங்களை அமைத்திருக்கின்றது. மாநிலத்தின் வடகிழக்கேயுள்ள விம்மெரா (Wimmera) மாவட்டத்தின் பெரும் பரப்பு முன்பு நீரற்ற பாலையாக இருந்தது. ஆனால், இம் மாவட்டத்தில் மர்ரே ஆற்றங்கரையை ஒட்டினாற்போல் மிகச்சிறந்த மண் கொண்ட ஒரு பரப்பு இருக்கின்றது. இவ்வாற்றின்மீது மில்டுரா (Mildura) என்னுமிடத்திலும், மற்றும் சில இடங்களிலும் பெரிய பாசனத் திட்டங்கள் அமைக்கப்பெற்றுள்ளன. மர்ரே ஆற்றின் நீர் கொண்டு இப்பகுதியில் திராட்சை (உலர்ந்த திராட்சையும் —raisins—இதனுள் அடங்கும்), ஆரஞ்சு, அத்திப்பழங்கள் (figs), ஏப்ரிகாட் திராட்சை (apricots), பீச் (peaches), சீமை இலந்தைப் பழம் (plums) போன்ற பழவகைகளும், சோளம் (sorghum), புகையிலை, நார் பயிர்கள் (fibre-plants), இன்னும் பிற பயிர்களும் விளைகின்றன. இன்னும் தெற்கே அச் சமநிலங்களில் பெரும் பரப்புகள் கோதுமைப் பயிருக்கென மீட்கப்பெற்றுள்ளன. இவ்வாறு மீட்கப்பெறுவதற்கு முன்பெல்லாம் அப் பரப்புகளில் 12-லிருந்து 20 அடிக்கு உட்பட்ட உயரங்கொண்டு, எளிதில் உடைபடும் தண்டுகளையுடைய யூகலிப்டஸ் டுமோஸா (Eucalyptus dumosa) என்னும் வகையைச் சார்ந்த மாலி முள்தாவரங்கள் (mallee scrub) வளர்ந்திருந்தன. காடு திருத்தி வளமான நாடாக்கப்பெற்ற இப்பரப்பில் பெய்யும் மழையைப் போன்றே பயிர்களின் விளைச்சலைப்பற்றியும் உறுதியாகச் சொல்ல முடியாது; மழை பெய்யத் தவறுவது போன்று பயிர்களும் விளையாது மடிவதுண்டு. மெல்பர்ன் மாநகருக்குக் கிழக்கே 80 மைல் தொலைவிலிருக்கும் மோர்வெல் (Morwell) என்னுமிடத்தில் பீட் கிழங்கு விளைகிறது. விக்டோரியாவில் மட்டுமே வெட்டியெடுக்கப்பெறும் பழுப்பு நிலக்கரியின் உற்பத்தி பெருகிவருகிறது. பத்தாண்டு

களுக்குள் இதன் உற்பத்தி இரட்டித்தது. 1956-ல் $10\frac{1}{2}$ மில்லியன் டன் பழுப்பு நிலக்கரி உற்பத்தியாயிற்று.

யாரா (Yarra) ஆற்றின் கரைமீதும், போர்ட் ஃபிலிப் விரிகுடாவில் (Port Phillip Bay) அமைந்திருக்கும் அதன் முகவாய்க்குச் சற்றுத் தொலைவு உள்நாட்டிலும் வீற்றிருக்கும் மெல்பர்ன் மாநகரமே விக்டோரியாவின் தலைநகரம்; முக்கியத் துறைமுகப் பட்டினமும் ஆகும். சுமாராகப் பெரிய அளவு கொண்ட கப்பல்கள் இப்பட்டினம் வரையிலும் யாரா ஆற்றின்மீது செல்லக்கூடும். ஆனால், பெருங்கடல்களில் செல்லும் நீராவிக் கப்பல்களுள் மிகப் பெரியவை மெல்பர்னுக்கு வந்துபோவதற்குத் தக்க துறைமுகம் போர்ட் ஃபிலிப் விரிகுடாவின் மேல்பாகமான ஹாப்ஸன் விரிகுடாவில் (Hobson's Bay) அமைந்திருக்கிறது. இவ் விரிகுடாவின்மீது போர்ட் மெல்பர்னும் [மேனுளில் இதற்கு ஸான்டிரிஜ் (Sandridge) என்னும் பெயர் வழங்கிற்று] வில்லியம்ஸ்டவுனும் (Williamstown) அமைந்துகிடக்கின்றன. போர்ட் ஃபிலிப் விரிகுடாவோ ஆழத்திற் குறைந்த ஒரு நீர்ப்பரப்பாகக் காண்கிறது. எனவே, கப்பல்கள் எவ்வித அபாயமுமின்றி நங்கூரம் பாய்ச்சுதற்குரிய பெரும் பரப்பு இருக்கிறது. ஆனால், இது மிகக்குறுகிய நுழைவாயிலுடையது; எனவே, இதனுள் நுழைவதும் கடினமாக இருக்கிறது. ஹாப்ஸன்ஸ் விரிகுடாவின் மேற்குக் கரத்தின்மீது கீலாங் (Geelong) என்னும் துறைமுகம் வீற்றிருக்கிறது. கம்பளத்தால் ஆகிய துணிகளைத் (woollen tweeds) தயாரிக்கும் தொழிலில் வெகு காலமாகவே ஈடுபட்டுவரும் இந் நகரம் மற்றை ஆஸ்திரேலிய மாகாணங்களெல்லாவற்றிற்கும் கம்பளத் துணிகளை அளித்துதவுகின்றது. விக்டோரியாவின் உள்நிலப் பகுதியில் மெல்பர்னுக்கு வடமேற்காக பலராட் (Ballarat) என்னும் இடம் அமைந்திருக்கிறது. ஆஸ்திரேலியாவில் வெட்டப்பட்ட தங்கவயல்களில் மிகச்சிறந்த தங்க வயலின் மையம் இந்த இடமேயாகும். ஆனால், இவ் வயலிலுள்ள தங்கத்தில் பெரும்பாலான அளவு பயன்துய்க்கப்பெற்றுவிட்டது. இப்போது இவ்வயலில் தங்கம் தோண்டி எடுக்கப்பெறுவதில்லை. இதற்குப் பதிலாகக் குவார்ட்ஸ் பாறையை (quartz-rock) உடைப்பதன் மூலமே தங்கம் அடையப்பெறுகின்றது. இத்தகைய குவார்ட்ஸ் உடைப்பு வேலை நடைபெறும் கேந்திரமான பெண்டிகோ [(Bendigo) ஸான்ட்ஹெர்ஸ்ட் (Sandhurst)] மெல்பர்னிற்கு மேலும் வடக்கே அமைந்திருக்கிறது. நியூ சௌத் வேல்ஸ் மாகாணத்திலுள்ள அல்பரி (Albury) என்னும் நகருக்கு எதிர்க்கரையில் மர்ரே ஆற்றின்மீதுள்ள வோடங்கா (Wodonga), அவ்வாற்றில் சாதாரணமாக நடைபெறும் கப்பற்

போக்குவரத்துத் துவங்குமிடமாக விளங்குகிறது. இந் நகரம் அமைந்திருக்கும் பகுதியிற்றான் ஸிட்னியைநோக்கி ஓடும் இருப்புப் பாதை மர்ரே ஆற்றைக் கடக்கிறது. வோடங்காவிற்கும் கீழே யுள்ள யெச்சுகாவில் (Echuca) மர்ரே ஆறு வடமேற்குத் திசையை நோக்கிக்கூர்மையாக வளைந்துஓடுகிறது. இத்திருப்பத்தில் மற்றோர் இருப்புப்பாதை மர்ரே ஆற்றைக் கடந்து நியூ சௌத்வேல் ஸினுள் தொடர்ந்தோடுகிறது. யெச்சுகாவிற்கு மேலும் கீழுமுள்ள மிக விரிந்த பரப்புகள் கோல்பெர்ன் நீர்த்தேக்கத்திலிருந்தும் (Goulburn Weir) லாடென் ஆறு (The Lodden River) நீர்த் தேக்கத்திலிருந்தும் பாசன வசதி பெற்றுப் பயனடைகின்றன.

நியூ சௌத் வேல்ஸ்: காப்டன் குக் என்பவராலேயே இம் மாகாணத்திற்கு நியூசௌத் வேல்ஸ் என்னும் பெயரிடப்பெற்றது. அக் கடலோடி ஆஸ்திரேலியாவின் கரைக்குச் சிறிது தொலைவி லிருந்து கரையருகே இருந்த மலைகளைப் பார்த்தபோது, அம் மலை களின் தோற்றம் அவருக்கு கிரேட் பிரிட்டனிலிருக்கும் வேல்ஸ் (Wales) பகுதியை நினைவூட்டியது. இந்த மாநிலத்திற்றான் ஆஸ்திரேலியாவில் அயலாருடைய முதல் நிரந்தரக் குடியிருப்பு ஏற்பட்டது. அக் குடியிருப்பு ஸிட்னி நகரின் துறைமுகமும், மிகவும் அழகிய இயற்கைத் துறைமுகமுமான போர்ட் ஜாக்ஸன் (Port Jackson) ஆகும். அழகிலும் வசதியிலும் இத் துறை முகத்திற்கு ஈடான துறைமுகங்கள் மிகச் சிலவே. 'பிரிக்கும் மலைத்தொடர்கள்' விக்டோரியா மாகாணத்தைக் காட்டிலும் இம் மாகாணம் முழுவதிலும் மேலும் தொடர்ச்சியாக ஓடி, கடற்கரைத் தாழ்நிலங்கட்கும் உள்நாட்டுச் சமநிலங்கள், பீடபூமிகள் ஆகியவற்றிற்கும் இடையே நன்கு தொடர்ந் தமைந்த ஒரு தடையாக விளங்குகின்றன. ஸிட்னி மாநகரத் திற்குப் பின்புறமாக ஓடும் இம் மலைத்தொடர்ப் பகுதிக்கு நீலகிரி மலைகள் என்பது பெயர். ஸிட்னி மாநகரைச் சுற்றிலும் குடியேறிய மக்கள் நீலகிரி மலைகளின் குறுக்கே செல்ல ஒரு வழியைக் கண்டுபிடிப்பதற்கு வெகு காலமாயிற்று. இறுதி யில் ஒருவழியாக இப் பகுதியில் கண்டுபிடிக்கப்பெற்ற ஒரு பாதையின் மூலம் ஒரு புகைவண்டித் தொடர் ஓடுகிறது. கடைசியில் இத் தொடர் கடல் மட்டத்திற்குமேல் 3,700 அடி உயரத்திலிருக்கும் ஒரு குகையின் மூலம் அம் மலை களைக் குடைந்து செல்கிறது. இம் மாகாணத்தின் தென் கிழக்குப் பகுதியில் ஆஸ்திரேலியன் ஆல்ப்ஸ் மலைத்தொடர் களிலேயே மிகவும் உயரிய மலைகள் அமைந்திருக்கின்றன. இம் மலைகள் இருக்கும் பகுதியிற்றான் ஆறுகளைத் திருப்பிவிட்டு நீர்

மின்னுற்றலை உற்பத்தி செய்யும் பிரமாண்டமான ஸ்னோயீ மலை நீர்மின்னுற்றல் திட்டம் மேற்கொள்ளப்பெற்று அத்திட்ட வேலைகள் நடைபெற்றுக்கொண்டுவருகின்றன. தெற்கு வடக்காக அமைந்துள்ள நியூ இங்கிலாந்து மலைத்தொடரும் (New England Range) — ஸிட்னிக்கு வடக்கேயிருக்கும் இம் மலைத்தொடரை 4,473 அடி உயரத்தில் ஓர் இருப்புப் பாதை கடந்து செல்லுகின்றது—கிழக்கு மேற்கான போக்கை யுடைய லிவர்ப்பூல் மலைத்தொடரும் (The Liverpool Range), டார்லிங் பேராற்றின் துணையாறுகளுள் ஒன்றுன நாமாய் (The Namoi) அல்லது ஃபீல் (The Feel) என்பதன் தலைத் தண்ணீர்ப் பகுதியைக் கொண்டதும் லிவர்ப்பூல் சமவெளிகள் (The Liverpool plains) என்னும் பெயர் கொண்டதுமான பீடபூமியின் ஒரு பாகத்தை முழுமையாக மறைத்துவிடுகின்றன. ஆஸ்திரேலிய இருப்புப்பாதைகளிலேயே மிகமிக வன்மையான சரிவுகள் நியூ சௌத் வேல்ஸில்தான் காணப்பெறுகின்றன. நியூ சௌத் வேல்ஸின் உள்நிலப் பகுதியின் வழியே மர்ரே ஆற்றின் முதன்மையான துணையாறுகள் ஓடுகின்றன. ஆகவேதான், மர்ரே ஆற்றுக்கு வடபாலுள்ள மரங்களற்ற சமநிலங்களை (இவை கம்பள உற்பத்திக்குப் பெயர் பெற்றவை) ரிவெரீனு (Riverina) என்னும் பெயர் கொண்டு அழைப்பர். நியூ சௌத் வேல்ஸின் குடித் தொகை விக்டோரியாவின் தொகையைக்காட்டிலும் விரைவாகப் பெருகியது. இன்று நியூ சௌத் வேல்ஸின் குடித்தொகை விக்டோ ரியாவினதைவிடச் சுமார் ஒருமில்லியன் அதிகம். ஆனால், விக்டோ ரியாவைக் காட்டிலும் நியூ சௌத் வேல்ஸில் குடிபரப்பல் சீராக ஏற்பட்டுள்ளது. ஆகவே, விக்டோரியாவின் சில பாகங்களில் இருப்பதைப் போல் நியூ சௌத் வேல்ஸில் இருப்புப்பாதைகள் எந்தவொரு பாகத்திலும் மிகமிகச் செறிந்து அமையவில்லை. இதற்கு முக்கியக் காரணம் யாதெனில், இம் மாகாணத்தில் தாதுப்பொருட் கருவூலங்கள் விக்டோரியாவைவிட மேலும் பரவலாகக் கிடக்கின்றன. அஃதோடன்றி, விவசாயத்தில் ஈடு பட்டுள்ள மக்களும் கோதுமைச் சாகுபடி, ஆட்டுப் பண்ணைத் தொழில் ஆகியவிரண்டும் நடைபெறச் சாத்தியமான சூழ்நிலைகள் வாய்ந்த உள்நாட்டுச் சமநிலங்களின் பெரும் பரப்பில் பரவலாகச் சிதறி வாழ்கின்றனர். கடற்கரைப் பகுதியின் ஒரு பாகம் வளமற் றுள்ளது. ஆனால், ஸிட்னி மாநகரத்துக்குத் தெற்கே பால் பண்ணைத் தொழில் பேரளவில் நடைபெற்றுவருகிறது. இந் நகரத்திற்கு வடபாகத்தே ஸிட்னிக்கும் பிரிஸ்பனுக்கும் இடையே ஓடும் கடலோர இருப்புப்பாதையை ஒட்டினுற்போலிருக்கும் பகுதியில் கரும்பு வளர்வதற்கேற்ற வெப்பமும் ஈரமும்

கொண்ட நிலப்பரப்புகள் காணப்பெறுகின்றன. பால் பண்ணைத் தொழிலும் இங்குச் சிறப்பாக இயங்கிவருகிறது.

ஸிட்னிக்கு வடகிழக்கே அமைந்துள்ள லார்டு ஹோவ் தீவு (Lord Howe Island) நியூ சௌத் வேல்ஸ் மாகாணத்தைச் சார்ந்த ஒரு பகுதியாகும். ஆஸ்திரேலியாவைக் காட்டிலும் நியூஸிலந்திற்கு அணிமையில் இருக்கும் நார்ஃபோக் தீவு காமன்வெல்த் அரசாங்கத்தால் நிருவகிக்கப்பெறுகிறது. இத் தீவுகளிரண்டிலும் சிறிதளவு மக்கள் வாழ்கின்றனர். பழங்களைப் பயிரிடுதலில் ஈடுபட்டுள்ள இவையிரண்டும் உல்லாசப் பயணம் மேற்கொள்வோரை மிகுந்த எண்ணிக்கையில் ஈர்க்கும் தலங்களாகத் திகழ்கின்றன. கெண்டியா பனை விதைகளை (Kentia palm seeds) உற்பத்தி செய்தலே லார்டு ஹோவ் தீவின் முக்கியத் தொழிலாக இருந்துவருகிறது.

நியூ சௌத் வேல்ஸின் தலைநகரும், ஆஸ்திரேலியா முழுவதற்குமான முக்கியத் துறைமுகமுமாக விளங்கிவரும் நகர் ஸிட்னியாகும். இப்பெரு நகரத்தில் வாழும் மக்களின் எண்ணிக்கை (இப் பெரு நகரில் 2 மில்லியன் மக்கள் வசிக்கின்றனர்) இம் மாகாணத்தின் குடித்தொகையில் பாதிக்கு மேற்பட்ட அளவாக இருக்கிறது. மக்கள் வாழும் நகர்ப்புறப் பகுதிகள் ஸிட்னி துறைமுகக் கரைகளைச் சுற்றிலும் சிதறிக் கிடக்கின்றன. 1932ஆம் ஆண்டில் இந் நகரம் வட ஸிட்னியோடு இணைக்கப் பெற்றது. உலகிலேயே மிகப் பெரிய ஒற்றை வளைவுப் பாலம் (single-arch bridge) ஒன்றின் மூலம் அவ்விணைப்பு ஏற்படுத்தப் பெற்றது. இப் பாலத்தை அமைக்க £ 10 மில்லியனிற்கும் மேற்பட்ட தொகை செலவாயிற்று. போர்ட் ஜாக்ஸன் என்னும் உட்குடாவின் (inlet) ஒரு தொடர்ச்சியேயான பார்ராமாட்டா ஆற்றின் (The Parramatta River) மீது பார்ராமாட்டா என்னும் நகரம் அமைந்திருக்கிறது. இந்நகரம் ஆரஞ்சுப் பழங்களுக்குச் சிறப்புப் பெற்றது. ஸிட்னிக்கு வடக்கே ஹன்டர் ஆற்றுப் (The Hunter River) பொங்குமுகத்தின்மீது நியூ காஸில் நகரம் வீற்றிருக்கின்றது. இது ஒரு நிலக்கரிச் சுரங்கங்களடங்கிய ஒரு முக்கியமான நகரம். இங்கு நிலக்கரியுற்பத்தி சிறப்பாக நடைபெறுகிறது. ஆஸ்திரேலியா முழுவதற்குமான நிலக்கரி ஏற்றுமதித் துறைமுகம் இதுவே. இந் நகரத்திலிருந்து ஆஸ்திரேலியாவின் மற்றை மாகாணங்களுக்கு ஏற்றுமதியாவதைத் தவிர, அயல் நாடுகட்கான நிலக்கரி ஏற்றுமதியும் நடைபெறுகிறது. இரும்பு-எஃகு தயாரிக்கும் தொழில்கள், பொறியியல் துறைத் தொழில்கள் ஆகியவற்றைப் போன்ற முக்கியமான செய்

தொழில்கள் இந்நகரத்தில் குடிபுகுந்துள்ளன. ஆஸ்திரேலியாவில் நிலக்கரி ஏற்றுமதித் துறைமுகம் மற்றுமொன்றுள்ளது. வுல்லன் காங்(Wollongong) என்னும் பெயரிய இத்துறைமுகம் ஸிட்னிக்குத் தெற்கே இருக்கிறது. இது இல்லவாரா (Illawarra) வயலில் உற்பத்தியாகும் நிலக்கரியை ஏற்றுமதி செய்கிறது. இம்மாவட்டத்திலுள்ள போர்ட் கெம்ப்ளா (Port Kembla) என்னும் நகரம் ஒரு தலைசிறந்த ஆலைத்தொழில் நகரமாக விரைவாக வளர்ச்சியடைந்துவருகிறது. இதிலிருக்கும் தொழிற்சாலைகளுள் இரும்பு-எஃகு தொழிற்சாலைகளும் உலோகச் சுத்திகரிப்பாலைகளும் குறிப்பிட்டுச் சொல்லத்தக்கவை. ஸிட்னிக்குப் பின்புறத்தேயுள்ள பீடபூமியின் மீதிருக்கும் பேத்தெர்ஸ்ட் (Bathurst) என்னும் நகரம் இம் மாகாணத்தின் முக்கியக் கோதுமை விளையும் மாவட்டத்தின் கேந்திரமாகத் திகழ்கின்றது. டெனிலிக்வின் (Deniliquin) என்பது ரிவெரீனாவிலுள்ள மேய்ச்சல் நிலப்பரப்புகளின் மையமாகவும், மாவட்டத்தில் தயாரிக்கப்பெற்ற கம்பளத்தை ஏற்றுமதிக்காக வென்று மெல்பர்ன் மாநகரத்துக்குக் (ஸிட்னிக்கு அன்று என்பதை ஓர்க) கொண்டுசெல்லும் இருப்புப்பாதையின் துவக்க இடமாகவும் இருந்து சிறப்புப் பெற்றுள்ளது. மாகாணத்தின் மேற்கத்திய எல்லைக்கு அணித்தே இருக்கும் புரோக்கென் ஹில் (Broken Hill), ஸில்வெர்ட்டன் (Zilverton) என்பவை இரண்டும் வெள்ளி, காரீயம், துத்தநாகம் முதலிய உலோகங்களை அளிக்கும் பரப்பான பேரியெர் ரேஞ்சு (Barrier Range) என்னும் பகுதியிலுள்ள முக்கியமான நகரங்களாகும். உலகிலேயே மதிப்புமிக்க உலோகமடங்கிய பரப்புகளுள் இப் பகுதியும் ஒன்று. வெள்ளிக் கனிகளை அகழ்ந்தெடுக்கும் தொழில் இயங்கிவந்த மாவட்டத்தில் குடிநீர் அளிப்பு முதற்கண் ஒரு பெருஞ் சிக்கலாக இருந்தது. ஆனால், இப்போது இங்குப் பாய்ந்தோடும் ஆறுகளே இம் மாவட்டத்தின் நீர்த்தேவைகளை அளித்துவருகின்றன. இவ்வுலோகத்தின் பெரும்பான்மையான அளவு உருக்கிச் சுத்திசெய்யப் பெறுவதற்கென்று தென் ஆஸ்திரேலியாவிலுள்ள போர்ட் பிரெய்ரி (Port Prairie) என்னும் நகரத்திற்குக் கொண்டுசெல்லப் பெறுகிறது. ஸிட்னியிலிருந்து இருப்புப்பாதை மூலம் இம் மாவட்டத்தை அணுகமுடியுமென்றாலும் மேற்கூறியவாறே இவ் உலோகத்தின் கடத்தல் நடைபெற்றுவருகிறது. இம் மாவட்டத்தில் உற்பத்தி செய்யப்பெறும் துத்தநாகத் தாதுக்களில் ஒரு பங்கு டாஸ்மேனியாவிலுள்ள ரிஸ்டன் (Risdon) என்னுமிடத்தில் சுத்தி செய்யப்பெற்றுப் பயன்படுத்தப்பெறுகிறது. பயன்படுத்தியது போக எஞ்சிய துத்தநாகம் வெளிநாடுகட்கு ஏற்றுமதியாகிறது.

குவீன்ஸ்லாந்து: இம் மாகாணம் நியூ சௌத்வேல்ஸிற்கு வடக்கே இருக்கிறது. அதுவும் விக்டோரியா மாகாணத்தைப் போன்று ஒரு காலத்தில் நியூ சௌத்வேல்ஸின் சார்பு நிலப் பரப்பாக இருந்தது; 1859ஆம் ஆண்டில் அதிலிருந்து தனியாகப் பிரிந்து ஒரு மாகாணமாயிற்று. டாரஸ் ஜலசந்தியின் மிகக் குறுகிய பாகத்திலுள்ள தீவுகளெல்லாம் இம் மாகாணத்தினுள் அடங்குபவை. இதன் மேற்றளத்தினுடைய பெரும்பான்மையான பரப்பு 1,000 அடிக்கு மேற்பட்ட உயரத்தைக் கொண்டதாகவே இருக்கிறது. தென்கிழக்கிலுள்ள டார்லிங் டௌன்ஸ் (Darling Downs) எனப்பெறும் மாவட்டம் (இதில் குவீன்ஸ்லாந்திலேயே மிகவும் வளமான புல்தரைகள் காணப்பெறுகின்றன) சுமார் 2000 அடி உயரத்தைக் கொண்டிருக்கிறது. ஆகவேதான், இம் மாவட்டம் மகர ரேகையிலிருந்து 5° உள்ளே தள்ளியமைந் திருப்பினும், அத்தகைய அட்சாம்சங்களில் சாதாரணமாக நிலவும் காலநிலையைவிட ஒப்பாகக் குளிர்ந்த காலநிலை வாய்ந் ததாக விளங்குகிறது. அயன மண்டலத்தினுள் வெகு தொலை விற்கு வியாபித்திருக்கும் குவீன்ஸ்லாந்து அதைவிடத் தெற்கே இருக்கும் மாகாணங்கள் உற்பத்தி செய்யும் பொருள்களைக் காட் டிலும் மேலும் பலதிறப்பட்ட பொருள்களைப் படைக்கிறது. இப் பொருள்கள் அயன மண்டல விளைபொருள்களும், துணை அயன மண்டல விளையுள்களும் ஆகும். இவற்றுள் பருத்தி, வாழை, அன்னாசிப் பழங்கள், தருப்பூசணிப் பழங்கள் (melons) முதலிய வற்றைக் குறிப்பிடல் வேண்டும். ஆனால், தற்சமயம் கரும்பு முக் கியத்துவம் வாய்ந்ததாக இருக்கிறது. இப் பயிர் இம் மாகா ணத்தின் கடற்கரையின்மீதுள்ள தாழ்ந்த ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்கு களிலேயே பெரும்பாலும் விளைகிறது. கொட்டை நீக்கப்படாத பருத்தியின் விளைச்சல் 1919-ல் 27,000 பவுண்டுகளாக இருந்து, 1934-ல் 27 மில்லியன் பவுண்டுகளாகப் பெருகிற்று. இது வியக் கத்தக்க அளவுப் பெருக்கம்தான். ஆனால், அதன் பின்னர்க் குறைவுறத் தொடங்கி 1957-ல் 4 மில்லியன் பவுண்டுகளுக்கும் குறைந்த அளவாயிற்று. 1954—55-ல் உற்பத்தியாகிய கரும்புச் சர்க்கரையைப்போல் அதற்கு முன்பு எவ்வாண்டிலும் உற்பத்தி யாகவில்லை. உற்பத்தியில் இது ஒரு பெருஞ் சாதனையாயிற்று. அவ்வாண்டில் 1·3 மில்லியன் டன் கரும்புச் சர்க்கரை தயாரிக்கப் பெற்றது. அடுத்த ஈராண்டுகளில் அதன் சராசரி உற்பத்தி 1·15 மில்லியன் டன்களாக இருந்தது. வெதுவெதுப்பு, ஈரம் ஆகிய இரண்டும் மிகுந்த சில பகுதிகளில் மக்காச்சோளம் முதன்மை யான பயிராகின்ற சிறப்பை எய்தியுள்ளது. மற்றும், சற்றுக் குளிர்ந்த பாகங்களில் கோதுமை முக்கியமாகப் பயிராகிறது.

காமன்வெல்த்திலேயே மிகவும் முக்கியமான கால்நடை வளர்ப்பு மாகாணம் இம் மாகாணமேயாகும். உலகிலேயே மிகச் சிறந்த மேய்ச்சல் நிலங்களுள் சிலவற்றை இம் மாகாணத்தில் காணலாம். தற்போது இங்கு நடைபெற்றுவரும் குளிர்ச்சியாக்கப்பெற்ற இறைச்சித் தயாரிப்பு, உறைந்த இறைச்சித் தயாரிப்பு ஆகிய இரு தொழில்களிலும் (அவற்றின் ஏற்றுமதி நடைபெறுமளவிற்கு) விரிவு ஏற்படுவதற்கான சாத்தியக் கூறுகள் நிறைய இருக்கின்றன. இம் மாகாண மக்கள் ஈடுபட்டுவரும் தொழிற்பாடுகள் எல்லாவற்றிலும் மதிப்பு மிக்கது கம்பள நெசவுத் தொழிலாகும். இத் தொழிலின் உற்பத்தியில் பெரும் பங்கு அருமையான மெரினோ கம்பளமாக இருக்கிறது. 1936ஆம் ஆண்டில் இம் மாகாணத்தில் 18,060,000 ஆடுகளும் 6,033,000 கால்நடைகளும் இருந்தன. 1957-ல் இவற்றின் எண்ணிக்கை முறையே 23 மில்லியன்களாகவும் 7·4 மில்லியன்களாகவும் இருந்தது.

இங்குத் தங்கம் பல இடங்களில் அகப்படுகிறது. இது மௌண்ட் மார்கன் (Mount Margan) என்னுமிடத்தில் மாபேரளவில் கிடைக்கிறது. இதைத் தவிரச் சார்ட்டெர்ஸ் டவெர்ஸ் (Charters Towers), ஜிம்பி (Gympie) என்பவை இரண்டும் புகழ் பெற்ற தங்க வயல்களாகும். தம்மிடையே மிகுந்த தொலைவுடைய பல மாவட்டங்களில் வெள்ளீயம் கிடைத்திருக்கிறது. இந்த வெள்ளீய வயல்களுள் ஒன்று இம் மாகாணத்தின் தென் கோடியிலிருக்கும் பீடபூமியின் மீது இருக்கிறது. இவ் வயல் அமைந்திருக்கும் மாவட்டம் நியூ சௌத்வேல்ஸ் வெள்ளீய வயலை ஒட்டி அமைந்திருக்கின்றது. இம் மாவட்டத்தின் மையம் ஸ்டான்தோர்ப் (Stanthorpe) என்பதாகும். இந்த வயலைக் காட்டிலும் அதிக அளவு வெள்ளீயத்தை உற்பத்தி செய்யும் வயல் கிழக்குக் கடற்கரைக்கு அருகேயுள்ள ஹெபர்ட்டன் (Heberton) என்னுமிடத்தைச் சூழ்ந்து (சுமார் 17½° தெற்கு அட்சரேகையில்) அமைந்து கிடக்கின்றது. இம் மாகாணத்தின் வடமேற்குப் பகுதியில் கார்ப்பென்டேரியா வளைகுடாவுக்குத் (Gulf of Carpenteria) தெற்கே க்ளான்கரி (Cloncurry) என்னுமிடத்தைச் சூழ்ந்து செம்பு வைப்புகள் அடங்கிய ஒரு மாவட்டம் அமைந்திருக்கிறது. இதில் அகப்படும் செம்பு மிகமிக உயர்ந்த தரம் வாய்ந்தது. செம்புத் தாது அகப்படும் இப் பகுதி 1908ஆம் வருடம் ஜனவரி மாதத்தில் டவுன்ஸ்வில் (Townsville) என்னும் நகரத்தோடு இருப்புப்பாதையின் மூலம் இணைப்புப் பெற்றது. சில்லகோ (Chillagoe) என்பது மற்றொரு முக்கியமான செம்பு

வயலாகும். மௌன்ட் ஈஸா (Mount Isa) என்னுமிடத்தில் 1934 ஆம் ஆண்டில் 2 மில்லியன் அவுன்ஸுகளுக்கு மேற்பட்ட வெள்ளியும், 42,000 டன் காரீயமும் உற்பத்தியாயின. உலோகத் தாதுக்களைத் தவிரக் குவீன்ஸ்லாந்து மாநிலம் நிலக்கரியையும் மிகுந்த அளவில் பெற்றுள்ளது. ஆனால், நியூ சௌத்வேல்ஸைப் போல், கடலிற் செல்லும் கப்பல்கள் அணுகுமாறு உள்ள நிலக்கரி வயல் எதனையும் கொண்டில்லை. பிரிஸ்பன், பிரெமர் (The Bremer) ஆறுகளின் வடிநிலத்தில் முக்கியமான நிலக்கரிச் சுரங்கங்கள் இருக்கின்றன. மாநிலத்தின் வடமேற்கில், மேரி காத்லீன் (Mary Kathleen) என்னும் பெயருடைய ஒரு நகர்க் குடியிருப்பு (township) யுரேனியம் ஆக்ஸைடை அகழ்ந்தெடுப்பதற்கென்று உருவாக்கப்பெற்ற தொழிற்சாலையைச் சூழ்ந்து தோன்றியுள்ளது.

இம் மாகாணத்தின் தலைநகரம் பிரிஸ்பன் மாநகராகும். ஸிட்னிக்கு 500 மைல் வடக்கேயுள்ள இந் நகரம் பிரிஸ்பன் ஆற்றுக்கு இரு மருங்கிலும் அமைந்திருக்கிறது. கடல் கடந்து செல்லும் பெரிய நீராவிக் கப்பல்களுக்கு இந் நகரம்வரையிலும் வரமுடிகின்றது. பிரிஸ்பனுக்கு மேற்கேயுள்ள பீடபூமியின் மீது இருக்கும் டூவூம்பா (Toowoomba) டார்லிங் டௌன்ஸிலுள்ள முக்கியமான நகரமாகும். பரப்பில் பிரிஸ்பன் மாநகரத்திற்கு அடுத்தாற்போலுள்ளதும், மக்கள்தொகையில் இம் மாகாணத்தில் மூன்றாவது இடத்தை வகித்துவருவதுமான நகரம் மகர ரேகைக்கு அணித்தேயுள்ள ராக்ஹாம்ப்டன் (Rockhampton) என்பதாகும். இந் நகரம் ஃபிட்ஸ்ராய் ஆற்றில் (The Fitzroy River) கப்பற் போக்குவரத்துத் துவங்குமிடத்தில் அமைந்திருக்கிறது. இம் மாகாணத்திலுள்ள ஒரு மிகப் பெரிய, வளமான கால்நடைப் பண்ணை மாவட்டத்திற்கும், மேலும் தங்கம், செம்பு ஆகிய உலோகங்களை உற்பத்தி செய்யும் மாவட்டங்களுக்கும் ஒரு போக்குவாயாக விளங்கும் நகரம் ராக்ஹாம்ப்டன் நகரமே. கிளான்கரி உள்ளிட்ட பல பெரிய தாதுப்பொருள் வயல்களுக்கும், ஒரு மிகப் பெரிய கால்நடை வளர்ப்புப் பிரதேசத்திற்கும் டவுன்ஸ்வில் (Townsville) என்னும் நகரம் கடற் போக்குவாயாக இருப்பதால், ஒரு மிகமுக்கியமான கடல் துறைமுகமாகச் சிறப்புப் பெற்றுள்ளது. பிரிஸ்பன், டவுன்ஸ்வில், ராக்ஹாம்ப்டன் ஆகிய மூன்று இடங்களும் மேற்கு நோக்கி ஓடும் மூன்று தனித்தனியான இருப்புப்பாதைகள் துவங்கும் இடங்களாகும். 400-லிருந்து 600 மைல் தொலைவுவரை ஓடும் இப் பாதைகள் பீடபூமியில் இருக்கும் வளமான பகுதிகளினூடே செல்லுகின்றன. மாநிலக் கடற்கரைமீதுள்ள துறைமுகங்களுள் போவன் (Bowen), கிளாட்

ஸ்டன் (Gladstone) என்பவை இரண்டுமே மிகச் சிறந்தவை. கெய்ரன்ஸ் (Cairns) நகரத்தைப்போல் அத்துணைத் தொலைவு வடக்கேகூட அமைந்திருக்கும் கடலோரப் பட்டினங்கள் பிரிஸ்பனோடு இருப்புப்பாதைமூலம் இணைக்கப்பெற்றுள்ளன. டார்வின் நகரத்தை இருப்புப்பாதையின் வாயிலாக கிளான்கரி நகரோடும் —எனவே, இதன் வழி ஆஸ்திரேலிய இருப்புப்பாதையமைப்பு முழுவதோடும்—இணைக்கும் திட்டம் வெகு நாள்களாகவே இருந்துவருகிறது. ஆனால், இறுதியில் இதற்குப் பதிலாக ஒரு நல்ல தரமான மோட்டார்ச் சாலையே இரண்டாம் உலகப் போரின்போது அமைக்கப்பெற்றது.

தென் ஆஸ்திரேலியா : இம் மாகாணத்தின் இருப்பிடம் அதன் பெயருக்குத் தகுந்தாற்போலில்லை. எனினும், இது வட நிலப்பரப்பிலிருந்து என்று பிரிக்கப்பெற்று ஒரு தனி மாகாண மாக உருவாக்கப்பெற்றதோ, அன்றிலிருந்தேனும் இதற்கு அப் பெயர் ஓரளவு பொருந்துவதாக இருந்துவருகிறது. பிரிட்டிஷ் பாராளுமன்றத்தில் இயற்றப்பெற்ற ஒரு சட்டத்தின்மூலம் இது 1834ஆம் ஆண்டு நிலைநாட்டப்பெற்றது. இம் மாகாணத்தில் வாழும் மக்களிற் பெரும்பான்மையோர் ஏகதேசமாக இங்கிலாந்தின் பரப்பிற்குச் சமமான பரப்புடைய ஒரு மாவட்டத்திலேயே குழுமியிருக்கின்றனர். இப் பரப்பு, ஆண்டில் குறைந்தது 10 அங்குல மழையைப் பெறும் (இதன் பெரும்பகுதி குளிர்காலத்தில் பெய்கிறது) ஒரு பாகமாகும். இம் மாவட்டம் ஸ்பென்ஸர் வளைகுடா (Spencer Gulf), ஸெயின்ட் வின்ஸென்ட் வளைகுடா (Gulf of St. Vincent) ஆகிய இரண்டிற்குக் கிழக்கிலும் மேற்கிலுமே பெரும்பாலும் அமைந்து கிடக்கிறது. இங்கு நடைபெறும் விவசாயத்தில் கோதுமையே மிக முக்கியமான உற்பத்திப் பொருளாக இருக்கிறது. மௌன்ட் லாஃப்டி மலைத்தொடரின் (Mount Lofty Range) ஒதுங்கிய சரிவுகள் (sheltered slopes) திராட்சைப் பழங்களின் விளைச்சலுக்கு மிகவும் உகந்தவையாக இருக்கின்றன. ஆஸ்திரேலியாவின் இன்தேறல் (wine) உற்பத்தியில் முக்கால் பங்கைத் தென் ஆஸ்திரேலிய மாகாணம் உற்பத்தி செய்கிறது. வெகு காலமாக இம் மாகாணத்தில் செம்பு உலோகமே எல்லாவற்றினும் முக்கியமான தாதுப்பொருளாக இருந்தது. ஆனால், அயரன் நாப் (Iron Knob), மாக்னெட் மலைகள், மற்றும் சில குன்றுகளிலிருந்து அகப்படும் சிறந்த இரும்புத் தாதுவே இதுபோழ்து மதிப்பில் மிகவுயர்ந்ததாக இருக்கிறது. மாநிலத்தின் வரண்ட பகுதிகளில், குறிப்பாக மர்ரே வடிநிலத்தின் கீழ்ப்பாகத்தில், நீர்ப்பாசன முறை கைக்கொள்ளப்

பெற்றுவருகிறது. விக்டோரியா மாநிலத்தில் மில்டுரா என்னு மிடத்தேயுள்ள பாசனத் திட்டங்களையொத்த திட்டங்கள் ரென் மார்க்கில் (Renmark) மேற்கொள்ளப்பெற்றுள்ளன. இப் பகுதியில் பழவகைகள் ஏராளமாக உற்பத்தியாகின்றன. ஆடு மாடுகள் மேய்க்குந் தொழில் வறண்ட பரப்புகள் சிலவற்றிலும் கூட ஏற்பட்டுள்ளது. (ஆட்டு ரோம உற்பத்தி மிகுந்த முக்கியத்துவம் வாய்ந்தது.) கால்நடைகளுக்கு வேண்டிய நீர் ஆர்ட்டீஷியன் கிணறுகளிலிருந்து கிடைத்ததன் மூலம் கால்நடை வளர்ப்புத் தொழிலை விரிவுபடுத்தல் சாத்தியமாயிற்று. மாகாணத்தின் வடகிழக்குப் பகுதி ஆர்ட்டீஷியன் கிணறுகளடங்கிய பெரிய வடிநிலத்தில் (The Great Basin) அமைந்திருக்கிறது. அயர் ஏரியைச் (Lake Eyre) சூழ்ந்துள்ள நிலம்தான் (இதன் உயரம் கடல் மட்டத்திற்குக்கீழ் 38 அடி) ஆஸ்திரேலியாவிலேயே மிகத் தாழ்ந்த நிலப்பரப்பாகும். இந்த ஏரியின் தென்முனையிலிருக்கும் சதுப்பு நிலங்களை ஒழித்துப் பார்த்தால், இதன் பெரும் பரப்பு இப்போது வறண்டுதான் இருக்கிறது. இப் பகுதியில் வாழும் மக்களின் எண்ணிக்கை மிகவும் குறைவு. ஊட்னடட்டா (Oodnadatta) என்னுமிடம் வரையிலும் இருப்புப்பாதை அமைக்கப் பெற்றதற்குப் பின்புங்கூட மக்கள் குடியிருப்புகள் ஈங்கு ஏற்படவில்லை. 1931ஆம் ஆண்டில் இப் பாதை வட நிலப்பரப்பிலிருக்கும் ஸ்டியூவெர்ட் (Stuart — ஆலிஸ் ஸ்ப்ரிங்ஸ்) என்னும் இடத்தைச் சூழ்ந்துள்ள செழிப்பான புற்றரைப் பகுதிவரையிலும் விரிவுபடுத்தப்பெற்றது. பிறகு ஆங்கிருந்து டார்வின் வரை இணைப்பு (இதன் ஒரு பாகம் சாலையாகவும், மற்றொரு பாகம் இருப்புப்பாதையாகவும் இருக்கிறது) அமைக்கப்பெற்றது.

மாகாணத்தின் தலைநகரான அடிலெய்டு (Adelaide) ஸெய்ன்ட் வின்ஸென்ட் வளைகுடாவின் கிழக்குப் பக்கத்திற்கு அணிமையில் அமைந்துள்ளது. இது 1837ஆம் ஆண்டு ஸ்தாபிக்கப்பெற்றது. நான்காம் வில்லியம் அரசருடைய பட்டத்து ராணியின் பெயராலேயே இதற்கு அப் பெயர் அமைந்தது. தற்காலத்தில் நகரங்களை நிருமாணிக்கப் பின்பற்றப்பெறுகின்ற முறைகளின் அடிப்படையில் அக் காலத்தேயே உருவாகிய நகரம் இதுவாகும். இந் நகரத்திலிருந்து 7 மைல் தொலைவிலிருக்கும் போர்ட் அடிலெய்டு (Port Adelaide), ஸெய்ன்ட் வின்ஸென்ட் வளைகுடாவிலிருந்து கிளம்பும் ஒரு சிறிய உட்குடாவின்மீது வீற்றிருக்கின்றது. இத் துறைமுகத்தினைத் தாண்டி, சுமார் 30 அடி ஆழங்கொண்ட ஒரு வெளித் துறைமுகம் (outer harbour) 1908ஆம் ஆண்டு ஜனவரி மாதத்தில் கட்டப்பெற்றது. முதலில் இத் துறைமுகத்

தினுள் பெருங்கடலில் ஓடும் பெரிய நீராவிக் கலங்கள் தங்குவதற்கான வசதி ஏற்பட்டது. 1887ஆம் ஆண்டில் அடிலெய்டிலிருந்து ஸிட்னி, மெல்பர்ன் முதலிய நகரங்களுக்குப் பல இருப்புப் பாதைத் தொடர்கள் அமைக்கப்பெற்றதையடுத்து, தெற்குக் கடற்கரையை ஒட்டினாற்போலுள்ள பாதையைப் பின்பற்றிச் செல்லும் கப்பல்கள் அடிலெய்டு துறைமுகத்திற்கே தபாலைக் (mails) கொணர்ந்தன. ஆனால், தென் ஆஸ்திரேலியாவிலிருக்கும் போர்ட் அகஸ்டாவிலிருந்து மேற்கு ஆஸ்திரேலியாவிலுள்ள கால்கூர்லிக்கு (Kalgoorlie) அமைக்கப்பெற்ற கண்டக் குறுக்குப்பாதையானது (trans-continental line) [இப் பாதை, தான் ஓடும் மாகாணங்களிலுள்ள பல இருப்புப்பாதைகளோடு சேர்ந்து கிழக்கிலுள்ள பிரிஸ்பன் நகரத்திற்கும், மேற்குக் கடற்கரை மீதுள்ள ஃபிரிமான்டில் (Fremantle) துறைமுகத்திற்குமிடையே தொடர்ச்சியான ஓர் இருப்புப்பாதை இணைப்பை ஏற்படுத்தியது] போக்குவரத்துக்குத் திறந்துவிடப்பெற்றதன் பிறகு, அடிலெய்டு துறைமுகம் அதுகாறும் வகித்துவந்த இடத்தை ஃபிரிமான்டில் பிடித்துக்கொண்டது. ஃப்ரிமான்டிலுக்குக் கொண்டுவரப்படும் தபாலில் பெரும்பாகம் இப்போது ஆகாயவிமானங்களின்மூலம் கிழக்குப்புற மாகாணங்களுக்குக் கொண்டுசெல்லப்பெறுகின்றது. ஆனால், ஐரோப்பாவிலிருந்து நேரடியாக விமானம்மூலம் வரும் தபால் டார்வின் நகரத்தின் வழியாக இப் பகுதிகளை வந்தடைகிறது. அடிலெய்டிற்கு வடக்காகச் சுமார் 100 மைல் தொலைவிலிருக்கும் பர்ரா-பர்ரா (Burra–Burra) என்னுமிடம் உள்நாட்டுப் பகுதியிலுள்ள முக்கியமான செம்புச் சுரங்கங்களைக் கொண்ட கேந்திரமாக விளங்குகிறது. ஆனால், காலனியின் முதன்மையான செம்புச் சுரங்கங்கள் ஸ்பென்ஸர், ஸென்ட் வின்ஸென்ட் வளைகுடாக்களுக்கு இடையேயுள்ள தீவக்குறையின் (Peninsula) மீது இருக்கும் மூன்ட்டாவில் (Moonta) இருக்கின்றன. ஸ்பென்ஸர் வளைகுடாவின் தலைப்பகுதியிலுள்ள போர்ட் அகஸ்டா ஒரு முக்கியமான கோதுமை ஏற்றுமதித் துறைமுகமாகும்; இவ் வளைகுடாவின் கீழ்ப்புறத்தேயுள்ள போர்ட் பைரியும் (Port Pirie) கோதுமை ஏற்றுமதியில் ஈடுபட்டுள்ள மற்றொரு துறைமுகப்பட்டினம். மேலுமொரு, அஃதாவது, மூன்றாவது கோதுமை ஏற்றுமதித் துறைமுகமான போர்ட் லிங்கன் (Port Lincoln) அயர் தீவக்குறையின் தெற்கு முனைக்கு அணிமையில் அமைந்திருக்கிறது.

மேற்கு ஆஸ்திரேலியா: ஆஸ்திரேலியத் தலைநில மாநிலங்கள் அனைத்துள்ளும் இதுவே மிகப் பெரியது. ஆனால், மக்கள்தொகையிலும் அடர்த்தியிலும் இதுவே மிகச் சிறியது; இம் மாநிலத்

தைச் சார்ந்த விரிந்த பாலைகள் எப்போதுமே இம் மாநிலத்தை அளவில் மிகப் பெரியதாகவும் மக்கள் தொகையில் மிகமிகத் தாழ்ந்ததாகவும் காட்டும். இம் மாகாணத்தில் மக்கள் அதிக மாகக் குடியேறிய பகுதி எனச் சொல்லப்பெறுகின்ற மாவட்டத் தில்கூட [தென்மேற்குப் பகுதியிலுள்ள இம் மாவட்டத்தில் வீசும் வடமேற்குக் காற்றுகள் (இஃ்காற்றுகள் மேற்கு ஐரோப்பாவில் வீசும் தென்மேற்குக் காற்றுகளை ஒத்த தென் கோளார்த்தக் காற்றுத் தொகுதிகள்) இலையுதிர் காலத்திலும் குளிர்காலத்திலும் மழையைத் தருகின்றன.] மக்கள் தொகை இன்னும் குறை வாகத்தான் இருக்கிறது. இந்நிலைக்குக் காரணம் இந் நிலப்பரப் பின் நிலப்பாங்கே வளமான மண்கொண்ட பகுதிகள் இருப் பினுங்கூட, வளமார்ந்த மாவட்டங்கள் ஓரிடத்துச் செறிவற்று மாநிலமெங்கிலும் சிதறிக் கிடக்கின்றன. ஐரோப்பியக் குடி மக்களின் குடியிறக்கத்திற்கு மிகவும் ஏற்றதாக இருக்கும் நிலப் பரப்பு, மிக அருமையான ஃப்ரிமான்டில் துறைமுகம் அமைக்கப் பெறும்வரையில் அந் நிலப்பரப்பின் ஒரே ஒரு சிறந்த துறைமுக மாக இருந்த கிங் ஜார்ஜ் சௌண்டிலிருந்து (King George's Sound) வெகு சேய்மையில் அமைந்து கிடக்கிறது. எனினும், தங்கச் சுரங்கங்கள் கண்டுபிடிக்கப்பெற்று அவற்றைக் குடைந்து பிரித்தெடுக்கும் தொழில் வளர்ச்சியடைந்ததன் பிறகு, மக்கள் தொகை விரைவாகப் பெருகி, உழவுத் தொழிலைப் போன்று அரசாங்கத்தின் ஆதரவும் சலுகைகளும் பெற்ற தொழில்கள் எல்லாவற்றின் வளர்ச்சியும் தூண்டப்பெற்றது. கோதுமை விளைந்த பரப்பு 34,000 ஏக்கரிலிருந்து (1890—94) 1915—16-க் குள் 1·7 மில்லியன் ஏக்கர்களாக அதிகரித்தது. போர்க் காலத் தின்போது இருந்த கோதுமை விளைபரப்புகள் எல்லாவற்றிலும் இதுவே உச்ச அளவாக இருந்தது. இதுபோது இப் பரப்புச் சாதாரணமாக 3 மில்லியன் ஏக்கர்களாக இருக்கிறது. மழை மிகுந்த தென்மேற்குப் பகுதியிலிருந்து கிட்டும் சிறந்த, உறுதி யான வெட்டு மரம் எப்போதுமே இம் மாகாணத்தின் ஒரு முக் கியமான உற்பத்திப் பொருளாக இருந்துவருகிறது. மாகாணத் திலுள்ள தங்க வயல்களுள் மிக அதிகமான ஸான் தரும் வயல்கள் கால்கூர்லி (சுமார் 31° தெற்கு அட்சரேகை) தங்க வயல் களாகும். ஆனல், இவை வெகு தூரத்திற்கு உள்நாட்டில் அமைந் திருப்பதால், தங்கச் சுரங்கத் தொழிலின் வளர்ச்சி தொடக் கத்தில் நீர்ப் பற்றுக்குறையின்மூலம் பெருமளவுக்குத் தடைப் பட்டது. பேர்த் மாநகரத்திலிருந்து (இந் நகரம் கால்கூர்லியி லிருந்து 350 மைல் தூரத்திலிருக்கிறது) சுமார் 25 மைல் தொலை விலுள்ள ஒரு தேக்கியிலிருந்து (reservoir) 1903-ஆம் ஆண்டு

ஜனவரி மாதம் முதற்கொண்டு ஒரு குழாயின் வாயிலாக ஏராளமாகத் தங்கக் குழம்பு கொணரப்பெற்றுவருகிறது. கூல்கார்டி (Coolgardie) தங்க வயல் கண்டுபிடிக்கப்பெறுவதற்கு (1891) முன்புவரையிலும் மேற்கு ஆஸ்திரேலியாவின் மக்கள்தொகை 50,000 என்னும் அளவுக்குக் குறைவாகவே இருந்தது. இம் மாகாணத்திலுள்ள மற்றத் தங்க வயல்கள் என்றுமே மிக உயர்ந்த உற்பத்தியை அளித்தது கிடையாது. தென்மேற்குப் பகுதியில் காலி ஆற்றின்மீது (The Collie Rr.) முக்கியமான நிலக்கரி வைப்புகள் இருக்கின்றன. இவற்றிலிருந்து கிடைக்கும் நிலக்கரி பன்பரியிலிருந்து (Bunbury)—மாகாணத்தின் மற்ருேர் உற்பத்திப் பொருளாய் உறுதிவாய்ந்த வெட்டு மரத்தையும் இத் துறைமுகமே ஏற்றுமதி செய்கிறது—ஏற்றுமதியாகிறது. மேற்கு ஆஸ்திரேலியாவின் வடபாகங்களில் கடற்கரையை ஒட்டினுற் போல் முத்துக் குளிக்கும் தொழில் வெகு காலமாகவே நடைபெற்றுவருகிறது. இத் தொழிலில் ஈடுபட்டோர் பெரும்பாலும் நிறக்குடிகளாகவே இருந்தனர். ஆனுல், நிறக்குடிகள் இப் பணிகளில் அமர்த்தப்பெறுவதைத் தடுக்கும் பொருட்டு ஆஸ்திரேலிய காமன்வெல்த் இயற்றிய ஒரு சட்டத்தின் மூலம் இத் தொழிலே நடைபெருது முழுதும் நின்றுவிடுமோ என்னும் பீதி ஏற்பட்டது. இது போதாதென்று ஆஸ்திரேலியாவின் கடல் முத்துக்கு எதிராக ஜப்பான் நாட்டில் தயாரிக்கப்பெற்ற செயற்கை முத்து (cultured pearls) போட்டிபோட்டு அத்தொழிலைப் பெருமளவுக்கு பாதித்தது. இம் மேற்கு ஆஸ்திரேலியப் பகுதியின் உள்நாட்டுப் புறத்தே தங்கமும் அகப்படுகிறது. மேலும், இங்குச் சிறந்த மேய்ச்சல் நிலங்களுமுண்டு. எனவே, இவ்விரண்டும் சில மக்களை அப் பகுதியை நோக்கி ஈர்த்திருக்கின்றன. முக்கியமான மேய்ச்சல் தரைகள் கிம்பர்லி மாவட்டத்தில் ஃபிட்ஸ்ராய் ஆற்றின் (இந்த ஆறு, கிங் ஜார்ஜ் ஸௌண்டினுள்—சுமார் $17\frac{1}{2}°$ தெற்கு—விழுகிறது) கரைகளை ஒட்டினுற்போற் காணப்பெறுகின்றன. இப் பகுதி கால்நடைப் பண்ணை நிலமாக விளங்குகிறது. ஆனுல், போக்குவரத்து வசதிகளின்மையால் அத் தொழிலின் வளர்ச்சி தடைப்படுகிறது. கால்நடைகளைத் துறைமுகங்களுக்குக் கொண்டுசெல்ல அவற்றை வெகுதொலைவுக்கு நடத்தியே கூட்டிச் செல்ல வேண்டியிருக்கிறது. இதன் விளைவாக அவை வலிவிழந்து விடுகின்றன. 1953-ல் ஓரிடத்தில் எண்ணெய் இருப்பதாக அறியப்பெற்றது. இங்கு மேலும் எண்ணெய் கிடைக்கும் எனக் கொள்ளப்பெற்ற நம்பிக்கை இதுவரையில் எப் பலனையும் அளிக்கவில்லை. இம் மாகாணத்தின் தலைநகரம் ஸ்வான் ஆற்றின் (The Swan Rr.) மீதுள்ள பேர்த் மாநகரமாகும். மேற்குக் கடற்கரை

மீதுள்ள இதன் துறைமுகமான ஃப்ரிமாண்டிலிற்கு மேல் சுமார் 12 மைல் தொலைவில் பேர்த் அமைந்திருக்கிறது. சிங் ஜார்ஜ் சௌண்டின் மீது விற்றிருக்கும் ஆல்பனியில்தான் (Albany—பேர்த்திலிருந்து 260 மைல் தொலைவிலிருக்கிறது) மேற்கு ஆஸ்திரேலிய மாகாண நிலப்பரப்பின் மீது முதன் முதலான குடியிருப்பு (1826-ல்) ஏற்பட்டது.

டாஸ்மேனியா : இம் மாநிலத்துள் டாஸ்மேனியா என்னும் பெயரிய தீவும், அதையடுத்துள்ள பல சிறிய தீவுகளும் அடங்கியிருக்கின்றன. பாஸ் ஜலசந்தி (Bass Strait) இம் மாநிலத்தை விக்டோரியாவிலிருந்து பிரிக்கின்றது. விக்டோரியாவையும் குவீன்ஸ்லாந்தையும் போலவே இம்மாநிலமும் மேனுளில் நியூ சௌத்வேல்ஸ் மாகாணத்தின் சார்பு நிலப்பரப்பாக இருந்தது. இத் தீவில் முதன்முதலாக ஏற்பட்ட குடியிருப்பு (1803-ல்) அரசியல் குற்றவாளிகளை அமர்த்திய இடமாக இருந்தது. பின்பு 1825-ல் ஒரு தனிக் காலனியாயிற்று. டாஸ்மேனியா தீவினுடைய மேற்றளம் பெரும்பாலும் உயரம் மிகுந்தது. தாவர வளர்ச்சி எதுவுமற்ற பீடபூமியொன்று (2000-விருந்து 3000 அடிக்கு உட்பட்ட உயரமுடையது) தீவின் மேற்கு அரைப்பாகத்தினுடைய மத்தியப் பகுதியை (தீவின் பரப்பில் இது பெரும் பங்காகும்) அடைத்திருக்கிறது. அழகு சிறிதுமற்று நிர்மலமாகக் கிடக்கும் இப் பீடபூமிக்குச் சிறிது அழகு ஊட்டும் வகையில் சில மலைகள் பீடபூமிப் பரப்பிலிருந்து எழுந்திருக்கின்றன. இம்மலைகள் பல இடங்களில் அறுபட்டுள்ளன. இவ்விடுக்குகளின் வழியே பேராற்றல் கொண்ட அருவிகள் இழிதருகின்றன. இவ்வருவிகளிலிருந்து தோன்றியவைதாம் மேற்குக் கடற்கரைப் பகுதியில் ஓடும் ஆறுகளாகும். மேற்குறிப்பிட்ட பீடபூமிக்குக் கிழக்கே ஏறக்குறையச் சமதளம் வாய்ந்து அகல்வெளியாகக் காணும் ஒரு மாவட்டம் அமைந்திருக்கிறது. இம் மாவட்டமே டாஸ்மேனியாவின் மிகப் பெரிய மேய்ச்சல் நிலமாகும். மற்ற இடங்கள் யாவும் மரங்கள் செறிந்த முல்லை நிலமாக இருக்கின்றன. டாஸ்மேனியாவின் காலநிலை இங்கிலாந்தைக் காட்டிலும் சற்று வெதுவெதுப்பானதாக இருக்கிறது. இக் காலநிலை இங்கிலாந்தில் விளையும் பயிர்கள் எல்லாவற்றிற்கும், அதிலும் வெகு சிறப்பாகப் பழவகைகளுக்கு மிகவும் ஏற்றது. செம்பு [மேற்கேயுள்ள மௌன்ட் லயெலில் (Mount Lyell) இது அகப்படுகிறது], வெள்ளீயம் [வடமேற்கேயுள்ள மௌன்ட் பிஸொஃப் (Mount Bischoff) என்னுமிடத்திலும் மற்றுஞ் சில இடங்களிலும் கிடைக்கிறது], வெள்ளி, காரீயம் [மௌன்ட் ஸீஹன் (Mount Zeehan) என்னுமிடத்தில்], தங்கம் முதலியவை இங்குக் கிடைக்கும் தாதுப்பொருள்களுள்

மிகவும் முக்கியமானவை. நிலக்கரியும், மாக்கல் (shale) பாறைகளிலிருந்து எண்ணெயும் (oil-shale) [எண்ணெய் வடக்கேயுள்ள லாட்ரப் (Latrobe) என்னுமிடத்தில் கிடைக்கிறது] அகப்படுகின்றன. டாஸ்மேனியாவின் தலைநகரம் ஹோபார்ட் (Hobart) ஆகும். இது டாஸ்மேனியா தீவின் முனை (இதுவே ஆஸ்திரேலியாவிலிருந்து மிகவும் அதிகமான தொலைவிலிருக்கும் டாஸ்மேனியப் பகுதி) மீது அமைந்திருக்கிறது. இத்தகைய அமைப்பு ஒரு பிரதிகூலமே ஆகும். எனினும், டெர்வென்ட் (The Derwent) ஆற்றின் பொங்குமுகம் அமைந்துள்ள அதன் துறைமுகம் கொண்டிலங்கும் அழகின் மூலமும் சிறப்பின் மூலமும் அப் பிரதிகூலம் அதிகமாக உணரப்பெறுவதில்லை. இத் தீவில் உற்பத்தியாகும் மின்னூற்றலின் துணைகொண்டு கார்பைடு தயாரித்தல் (Carbide manufacture), கம்பள ஆடைகள் தயாரித்தல் போன்ற பல முக்கியமான தொழில்கள் இயங்கிவருகின்றன. உலகில் மின்னூற் பகுப்பு முறையைப் (electrolysis) பின்பற்றித் துத்தநாகத் தாதுவைச் சுத்தி செய்யும் பெருந் தொழிற்சாலைகளுள் ஒன்று ஹோபார்ட்டுக்கு அருகிலுள்ள ரிஸ்டன் (Risden) என்னுமிடத்தில் அமைந்திருக்கிறது. ஆஸ்திரேலியத் தலைநிலத்துள்ள மாகாணங்களிலிருந்தும், டாஸ்மேனியா தீவிலிருந்தும் அனுப்பப்பெற்ற துத்தநாகத் தாதுக்களை அத் தொழிற்சாலை சுத்தி செய்து உலோகத்தைப் பிரித்தெடுக்கிறது. துத்தநாகப் பிளெண்டு (Zinc blende) எனப்பெறும் இந்தத் தாதுகளில் கந்தகம் அடங்கியிருக்கிறது; இக் கந்தகம் கந்தக அமிலம் (sulphuric acid) தயாரிப்பதற்குப் பயன்படுத்தப்படுகிறது. மேலும், இக் கந்தகத்தின் உதவி கொண்டு நாரூ பாஸ்ஃபேட்டுகள் (Nauru phoshat es) சூபர் பாஸ்ஃபேட்டுகளாக மாற்றப்பெறுகின்றன. பெரிய ஏரியிலுள்ள (Great Lake) நீரையும், மத்தியப் பீடபூமியில் இருக்கும் நீர்த் தேக்கங்களில் உள்ள நீரையும் கொண்டு மின்னூற்றலை உற்பத்தி செய்கின்றனர். ஆஸ்திரேலியாவிற்கு மிகவும் அணித்தேயுள்ள பக்கத்தின் மீதிருக்கும் போர்ட் டால்ரிம்பிள் (Port Dalrymple) என்னும் பொங்குமுகத்தின் முகவாயிலிருந்து 40 மைல் தொலைவில் அமைந்திருக்கும் லான்செஸ்டன் (Launceston) நகரம், டாமர் (The Tamar) ஆற்றின்மீது நடைபெறும் கப்பற் போக்குவரத்து துவங்குமிடமாக விளங்குகிறது. இதே ஆற்றின் மீதிருக்கும் பெல் பே (Bell Bay) என்னுமிடத்தே ஓர் ஆழமான துறைமுகம் உருவாகியிருக்கிறது.

வட நிலப்பரப்பு: ஆஸ்திரேலியாவின் வட நிலப்பரப்பு ½ மில்லியன் சதுரமைல்கட்கும் அதிகமான பரப்புடையது. 1911

ஆம் ஆண்டு ஜனவரி முதல் நாளன்று இப் பரப்புத் தென் ஆஸ்திரேலியாவிலிருந்து பிரிக்கப்பெற்றுக் காமன்வெல்த் அரசாங்கத்தின் நேரடி ஆளுகைக்கு மாற்றப்பெற்றது. 1927-ல் இவ் வட நிலப்பரப்பு வட ஆஸ்திரேலியா (டார்வினே இதன் கேந்திரம்), மத்திய ஆஸ்திரேலியா (இதன் நிருவாகப் பீடம் ஆலிஸ் ஸ்பிரிங்ஸ் என்னுமிடத்தே அமைந்தது) என்னும் இரு பகுதிகளாகப் பிரிக்கப்பெற்றது. ஆனால், 1931ஆம் ஆண்டில் திரும்பவும் வட நிலப்பரப்பு முழுவதும் டார்வினில் நிருவாகப் பீடத்தை அமைத்துக் கொண்ட ஆளுநர் (administrator) ஒருவரின் நிருவாகத்தின்கீழ்க் கொணரப்பெற்றது. அன்று முதற்கொண்டு இப் பரப்பு அவ்வாறே நிருவகிக்கப்பெற்றுவருகிறது. இதன் தென் எல்லையே 26° தெற்கு அட்சரேகை எனில் நிலப்பரப்பின் காலநிலையை ஒருவாறு அறிந்துகொள்ளலாம். நிலப்பரப்பின் பெரும்பாகம் அயனமண்டலத்தினுள் கட்டுப்பட்டுக் கிடக்கிறது. வடக்கேயுள்ள தீபகற்பப் பகுதியில் மட்டுந்தான் பேரளவு மழை பொழிகிறது(வருடத்திற்கு 40 அங்குலங்களும், அதற்கு மேற்பட்ட அளவிலும் பொழிகிறது). இம் மழைப்பொழிவில் ஏறக்குறைய முழுவதுமே கோடைகாலத்தில் பெய்துவிடுகிறது. இதன் மூலம், இங்கு நிலவும் தன்மைகள் தீபகற்ப இந்தியாவின் மான்சூன் (monsoon) பிரதேசங்களில் நிலவுவனவற்றை ஒத்துள்ளன. ஆஸ்திரேலியாவின் மற்றைப் பகுதிகளிலிருப்பதைப்போலவே, இந் நிலப்பரப்பின் உள்நாட்டுப் புறத்திலும் மழைவீழ்ச்சி மிகச் சொற்பமாகவே இருக்கிறது. ஆண்டில் சராசரியாக 20 அங்குலம் வரைப்பட்ட மழை பெறும் பரப்பு 18° தெற்கு அட்சரேகைக்குமப்பால் வியாபித்திருப்பதாகத் தோன்றவில்லை. நல்ல மழை பெறும் பகுதியானது அயன மண்டலக் காய்கறி வகைகளின் உற்பத்திக்கேற்றதாக அமைந்திருக்கவேண்டுமென நாம் எதிர்பார்க்கலாம். ஆனல், அம்மழையை நம்பி இச்செயலில் ஈடுபடுவதற்கில்லை; சில சமயங்களில் பெய்யாது ஏமாற்றிவிடக்கூடும். மேலும், ஏறக்குறைய எப்போதுமே இதன் மண் இயற்கையாகச் சாரமற்றுக் காணப்பெறுகிறது. தாதுப் பொருள்களுள் செம்புத்தாதுவும் தங்கமும் முக்கியமாகக் குறிப்பிடத்தக்கவை. 1956-ல் ஈங்கு உற்பத்தியான தாதுப்பொருள்களின் மதிப்பு 2¾ மில்லியன் ஆஸ்திரேலியப் பவுண்டுகளாக (£ A) இருந்தது. கால்நடை வளர்ப்புத் தொழில் தற்போது மிகவும் முக்கியத்துவம் பெற்றிருக்கிறது. இங்கு வளரும் கால்நடைகளின் எண்ணிக்கை (சுமார் 1½மி.) இத்தொழிலில் இருக்கும் மற்றெல்லா மிருகங்களின் எண்ணிக்கையைப்போல் ஈராறு மடங்காக இருக்கிறது. இவ் வடநிலப்பரப்பின் தென்பாகத்தே புல் நிரம்பிய சில பகுதிகள் இருக்கின்றன. ஆடுகளின் வளர்ச்சிக்குத் தகுந்த இப்

புற்றரைப் பகுதிகள் மகரரேகையின்மீதுள்ள மாக்டானெல் மலைத் தொடர்களிலிருந்து (The Macdonnell Ranges) இழிதரும் ஃபிங்க் (The Finke) ஆறு, இன்னும் பிற ஆறுகளின் கரைகளையொட்டி அமைந்திருக்கின்றன. [அட்லெய்டு நகரத்திலிருந்து ஓடும் ஒரு குறுகிய கேஜ் இருப்புப்பாதையின் முடிவிடமான ஆலிஸ் ஸ்பிரிங்ஸ் (இது இந் நிலப்பரப்பின் கடற்கரையிலிருந்து 200மைல் தொலைவு தள்ளி உள்நாட்டில் அமைந்திருக்கிறது) என்னும் புகைவண்டி நிலையத்திலிருந்து இப்போது மாக்டானெல் மலைத்தொடர்களை எளிதில் அணுகமுடியும்.] நிலப்பரப்பின் வடக்கே மற்றுமொரு குறுகிய கேஜ் பாதை கடற்கரை நகரமான (அதே சமயத்தில் தலைநகரமுமான) டார்வினிலிருந்து டாலி வாட்டெர்ஸ் (Daly Waters) என்னுமிடத்திற்கு வடக்கே 60 மைல் தொலைவிலிருக்கும் பெர்டெம் (Birdum—316 மைல் நீளப் பாதை இது) வரையிலும் ஓடுகிறது. தம்மிடையே 640 மைல் தூரத்தைக் கொண்ட பெர்டெம், ஆலிஸ் ஸ்பிரிங்ஸ் ஆகிய இரு நகரங்களும் ஸ்டியூவெர்ட் நெடுஞ்சாலையின் (Stuart Highway) மூலம் இணைக்கப்பெற்றுள்ளன. இந் நெடுஞ்சாலை போர்க்காலத்தின்போது உருவாயிற்று. இருப்புப்பாதைக்குப் பதிலாக அமைக்கப்பெற்ற மற்றொரு நெடுஞ்சாலை குவீன்ஸ்லாந்துடன் இணைப்பை உண்டாக்குகிறது. முதல் உலகப் போரின்போது டார்வின் மாநகரத்துக் கருகில் இறைச்சியைப் பக்குவப்படுத்தும் தொழிற்சாலைகள் உருவாக்கப்பெற்றன. ஆனால், இங்குக் கால்நடை வளர்ப்போர்க்கெல்லாம் அவர்களுடைய கால்நடைகளை நிலத்தின் வழியாகக் குவீன்ஸ்லாந்திற்கோ, மேற்கு ஆஸ்திரேலியாவிலுள்ள விண்ட்ஹாமிற்கோ (Wyndham) அனுப்புவதே எளிதாக இருக்கிறது. டார்வின் மாநகரத்தின் குடித்தொகை 10,000 ஆகவும், வட நிலப்பரப்பின் குடித்தொகை (அதில் வாழும் 16,000 பூர்விகக் குடிகளுட்பட) 36,000 ஆகவும் இருக்கிறது.

முக்கிய ஆஸ்திரேலிய நகரங்கள்

(1957ஆம் ஆண்டுக் கணக்கெடுப்புப்படி இவற்றின் நகர்ப் புறக் குடிமக்கள் தொகை)

ஸிட்னி	1,975,000	கீலாங்	83,000
மெல்பர்ன்	1,677,000	லான்செஸ்டன்	54,000
பிரிஸ்பன்	543,000	பலாராட்	51,000
அட்லெய்டு	529,000	டூவூம்பா	46,000
பேர்த்[1]	376,000	ராக்ஹாம்ப்டன்	43,500
நியூகாஸில்	190,000	டவுன்ஸ்வில்	43,000
வூலன்காங் (நி. சௌ. வே.)	107,000	இப்ஸ்விச்	42,000
		பென்டிகோ	39,000
ஹோபார்ட்	104,000	புரோக்கன் ஹில்	33,000

[1] பெருநகர மாவட்டம், ஃபிரிமான்டில் நகரமுட்பட 30,500.

நியூஸீலந்து
(Dominion of New Zealand)

ஒரு பிரிட்டிஷ் காலனியாக 1840ஆம் ஆண்டில் முதன்முதலாக மக்கள் குடியேறி 1907ஆம்ஆண்டு ஒரு குடியேற்ற நாடாகப் (Dominion) பிரகடனம் செய்யப்பெற்ற நியூஸீலந்து முக்கியமாக இரு பெருந் தீவுகள் அடங்கியது. ஆஸ்திரேலியாவுக்குத் தென்கிழக்கே சுமார் 1200 மைல் தொலைவில் அமைந்து கிடக்கும் இத் தீவுகள் நீண்டு, ஆனால், பெரும்பாலும் குறுகிக் காணப்பெறுகின்றன. இத் தீவுகள் வடக்கிலிருந்து தென்மேற்காக 1000மைல்களுக்கும் அதிகமான தொலைவிற்கு நீடித்துள்ள ஒரு வளைவினை (curve) யொட்டி ஒன்றன்கீழ் ஒன்றாக அமைந்துள்ளன. இவற்றை வடதீவு (North Island—இங்கிலாந்தைவிடச் சற்றுச் சிறியது), தென்தீவு (South Island—இங்கிலாந்தைவிடச் சற்றுப் பெரியது) என்பர். இவற்றில் மொத்தமாக 2மில்லியன்களுக்கும் மேற்பட்ட மக்கள் வாழ்கின்றனர். இவர்களுள் ஏறக்குறைய எல்லோருமே பிரிட்டிஷ் மக்களின் சந்ததிகள். இத் தீவுகளிரண்டையும் பிரிக்கும் குக் ஜலசந்தி (Cook's strait) அதன் மிகக் குறுகிய பாகத்தில் டோவர் ஜலசந்தியைப் போன்று அத்துணை விரிந்ததாக இராது, அதைவிடக் குறுகியே காணப்பெறுகிறது. நியூஸீலந்தினுள் ஸ்டியூவெர்ட் தீவு (Stewart Island) என்னும் மற்றொரு தீவும் அடங்கும். வாலைப்போன்று நீண்ட இத் தீவு அதன் கடற்சிப்பிப் பண்ணைகளுக்குப் (Oyster-fisheries) பெயர் பெற்றது. இத் தீவு தென் தீவுக்குத் தெற்கே அமைந்துள்ளது. இதையும் தென் தீவையும் பிரிப்பது ஃபூவாக்ஸ் ஜலசந்தி (Fouveaux strait) ஆகும். கார்ன்வாலின் பரப்பில் சுமார் பாதிக்குச் சமமான அளவுடைய இந்த ஸ்டியூவெர்ட் தீவையும் சேர்த்துக் கணக்கிட்டால், அந்த மூன்று தீவுகளின் மொத்தப் பரப்பு 103,044 சதுர மைல்கள் ஆகும்.

இம் மூன்று முக்கியமான தீவுகளைத் தவிர்த்துப் பசிஃபிக் பெருங்கடலில் காணப்பெறும் சிறு தீவுகளால் ஆகிய பல தீவுக் கூட்டங்களும் நியூஸீலந்தினுள் அடங்குபவையே. இவற்றுள் கிழக்கிலுள்ள சாத்தம் தீவுகள் (Chatham Islands) தெற்கிலுள்ள வையும் மக்கட் குடியேற்றமற்றுக் காண்பவையுமான ஆக்லண்டு தீவுகள் (Auckland Islands) ஆகியவற்றைப் போன்ற சில தீவுகள் நியூஸீலந்து டொமினியனின் அதிகாரபூர்வமான எல்லைக்குள்ளேயே இருக்கின்றன. மற்றவை சார்பு பகுதிகளாக வெகு தொலைவில் — சில தீவுகள் 2000 மைல்களுக்கும் மேற்பட்ட

தொலைவில்கூட அமைந்திருக்கின்றன—வடக்கிலும் தெற்கிலும் தள்ளியிருக்கின்றன. இத்தகைய சார்பு பகுதிகளாக இருப் பவை முக்கியத்துவம் வாய்ந்த குக் தீவுகள், நியூ (Niue), டோக் லாவ் (The Tokelau) அல்லது யூனியன் தீவுகள், கெர்மடெக் குழு (The Kermadec group) முதலியன. மேலும், அன்டார்க்டிக் பிர தேசங்களிலுள்ள ராஸ் பகுதியும் (Ross sector—இது நியூஸிலந் திற்குத் தெற்கே அமைந்துள்ளது), தர்மகர்த்தா நிலப்பரப்பான மேற்குச் சமோவாவும் (The trust territory of western Samoa) நியூஸிலந்து டொமினியனுள் அடங்குகின்றன. பூமத்திய ரேகைக்குச் சற்றுத் தெற்கேயுள்ள நாரு (Nauru) (இத் தீவு பாஸ் ஃபேட்டுகளுக்குப் பிரசித்தி பெற்றது.) என்னும் மற்றொரு தர்ம கர்த்தா நிலப்பரப்பினுடைய ஆட்சிப் பொறுப்பை நியூஸிலந்து, ஐக்கிய அரசோடும் ஆஸ்திரேலியாவோடும் சேர்ந்து வைத்துக் கொண்டிருக்கிறது.

நியூஸிலந்தின் கடற்கரை பெரும்பாலான இடங்களில் உயர்ந்தும், சிறப்பாக மேற்குக் கடற்கரையில் பாறைப்பாங்கான தாகவும் இருக்கிறது. நியூஸிலந்தின் கடற்கரை தென்மேற்குக் கோடியில் பல உட்குடாக்களின் (inlets) மூலம் பெரிதும் பிளவு பட்டுள்ளது. மிகச் செங்குத்தான உயரிய ஓங்கல்களைக் கொண் டுள்ள இந்த உட்குடாக்கள் பார்ப்பதற்கு நார்வே நாட்டுக் கடற் கரையிலுள்ள ஃபியார்டுகளை (fiords) போன்றுள்ளன. நியூ ஸிலந்து டொமினியனின் பரப்பு ஏறக்குறைய முழுவதுமே மலைப் பாங்கானதாக இருக்கிறது. மேற்கூறிய இரண்டு முதன்மையான தீவுகளினூடே ஒரு நீண்ட மலைத்தொடர் ஓடுகின்றது. மொத்தப் பரப்பில் $\frac{1}{4}$ பங்கிற்கும் குறைந்த அளவு நிலப்பரப்பு 650 அடிக்குக் குறைந்த உயரத்தைக் கொண்டுள்ளது என்பது கொண்டே நிலப்பாங்கினை அறிந்துவிடலாம். சுமார் மூன்றிலிரு பங்கு பரப்பு 650 அடிக்கும் 3,500 அடிக்கும் இடைப்பட்ட உயரத்தைக் கொண்டது. பொங்கிக்கொண்டுள்ள எரிமலைகளும், அவிந்துள்ள எரிமலைகளும், இவற்றோடு இயைந்த எண்ணரிய கொதிநீர் ஊற்றுகளும் (geysers) நிரம்பிய வடதீவில் மிகவுயரிய சிகரம் ருவாபெஹூ (Ruapehu—9,175 அடி) என்பது. பெரும்பாலும் மேற்குக் கரையை நெருங்கினாற்போலுள்ள மலைகளைக்கொண்ட தென்தீவில், மலைத்தொடரின் மத்தியப் பாகத்திற்குத் தென் ஆல்ப்ஸ் (The Southern Alps) என்பது பெயர். இந்த மலையில் 10,000 அடிக்கும் மேற்பட்ட உயரத்தைக்கொண்ட சிகரங்கள் 17 உள்ளன. இவற்றுள் மிகவுயர்ந்தது மௌன்ட் குக் (Mount Cook —12,349 அடி) என்னும் சிகரம். ஐரோப்பாவிலுள்ள ஆல்ப்ஸ்

மலைகளைப் போன்றே நியூஸீலந்து ஆல்ப்ஸ் மலைகளின் உச்சிகளும் எப்போதும் பனியால் மூடப்பட்டுக் கிடக்கின்றன. இவற்றின் உயரமான பள்ளத்தாக்குகள், பெரிய பனியாறுகள்(glaciers) நிரம்பிக் காணப்பெறுகின்றன. தாழ்ந்த பள்ளத்தாக்குகளிலோ வெனில் அழகிய பெரிய ஏரிகள் நிரம்பியுள்ளன. இம் மலைகளைக் கடப்பது மிகக் கடினமாக இருப்பதன் விளைவாக, நூறு மைல்களுக்கும் அதிகமான தொலைவிற்குத் தென்தீவின் கிழக்கு, மேற்குக் கரைகளை இணைக்கும் சாலை எதுவுமே இல்லை. கிரைஸ்ட் சர்ச் நகரத்திற்கும் (Christ Church)ஹோகிடீகாவுக்கும்(Hokitika) இடையே ஓடும் மேற்குக் கடற்கரைச் சாலை (The West Coast Road) மிகக் கடினமான ஒடுக்கு வழியான (defile) ஓடீரா மலையிடுக்கின் (Otira gorge) வழியேயும், 3,000 அடிக்கும் மேற்பட்ட உயரத்திலுள்ள ஆர்தெர்ஸ் கணவாயின் (Arthur's Pass) குறுக்கேயும் சென்றது. ஆனால், இச் சாலை இருந்த இடத்தே 1923ஆம் ஆண்டிலிருந்து ஓர் இருப்புப்பாதை இருந்துவருகிறது. இந்த இருப்புப்பாதை 1-ல் 33 என்னும் சரிவில் அமைக்கப்பெற்றுள்ளது. இப்பாதை ஆர்தெர்ஸ் கணவாய்க்குக்கீழே 5·3 மைல் நீளமுடைய ஒரு குகையின் (ஓடீரா அல்லது ஆர்தெர்ஸ் கணவாய்க் குகை) வழியே ஓடுகிறது. இந்தப் பாதையின் மேற்கு முனை 1,585 அடி உயரத்திலும், கிழக்கு முனை 2,435 அடி உயரத்திலும் அமைந்துள்ளது.

நியூஸீலந்திலேயே மிகப் பெரிய சமவெளிகள் காண்டர்பரி சமவெளிகள் (The Canterbury Plains) என்பவை. இச் சமவெளிகள் தென்தீவின் கிழக்குப் புறத்திற்கு மத்தியில் அமைந்துள்ளன. 100 மைல்களுக்கும் மேற்பட்ட நீளத்தைக்கொண்டு வடக்கிலிருந்து தெற்காக விரிந்துள்ள இச் சமவெளிகள்,அவற்றின் பரப்பு முழுவதிலும் ஒரே மாதிரியான அகலத்தைக் கொண்டிராது, பெருமளவு மாறுபட்ட அகலமுடையவையாய்க் காண்கின்றன. வட, தென் தீவுகளிரண்டிலும் பல ஆறுகள் ஓடுகின்றன. ஆனால், அவற்றில் நீளம் மிக்க ஆறுகள் அவற்றின் போக்குகளின் பெரும் பாகத்தில் கப்பலோட்டத்தக்கவையாக இல்லை. தென் தீவில் ஓடும் ஆறுகள் பெரும்பாலும் விரைந்து பாயும் வெள்ள ஆறுகளாகத்தான் இருக்கின்றன. கோடைக்காலத்தில் தென் ஆல்ப்ஸ் மலைகளில் பனி உருகலின் மூலமும் பனியாறுகளின் மூலமும் இந்த ஆறுகளுக்குக் கோடைக்காலத்தில் நீர் கிடைக்கிறது. இவற்றுள் மாலிநாக்ஸ் அல்லது குளுதா [(Molyneux or Clutha—210 மைல்கள்; தேம்ஸ் (The Thames) ஆற்றின் நீளத்தைக் கொண்டது] என்னும் ஆறே மிக நீண்டது. நியூஸீலந்தி

யர்கள் இந்த ஆறுதனை மிகவும் மேன்மையானதாகக் கருதுகின்றனர். இந்த ஆறு தென் ஆல்ப்ஸ் மலைகளின் அடிவாரத்தில் உள்ள மூன்று முக்கியமான ஏரிகளின் வழியோடித் தென்கிழக்காகப் பாய்கிறது. வடதீவில் கப்பல் போக்குவரத்துக்குப் பயன் படத்தக்க ஆறு வைகாட்டோ (Waikato) என்பதாகும். நியூ ஸிலந்திலேயே மிகப்பெரிய ஏரியான (238 சதுர மைல்கள்) டாபோ ஏரியிலிருந்து (Lake Taupo) வெளிப்படும் இந்த ஆறு வடக்காக 220 மைல்கள் ஓடி மேற்குக் கடற்கரையை அடைகிறது.

இந்த டொமினியனின் மொத்தப் பரப்பில் பாதி உழத்தகு நிலமென்றோ, மேய்ச்சல் நிலமென்றோ வகைப்படுத்தப்பெற்றுள்ளது. ஆனால், இந்தப் பாதிப்பரப்பில் மிகச்சிறிய பங்குதான் உழு நிலமாகவுள்ளது. அஃதாவது, மொத்தப் பரப்பில் 2 சதவீதமே உழத்தகு நிலம். இதற்கெதிராக 47 சதவீதம் பரப்பு மேய்ச்சல் நிலமாகும். இந்த 2 சதவீத உழத்தகு நிலத்தில் $1\frac{1}{4}$ மில்லியன் ஏக்கர் அரைப் பாகங்கூடப் பயிர்களின்கீழ் இல்லை; மற்றோர் அரைப்பகுதி தாற்காலிக மேய்ச்சல்வெளிகளாகப் பயனளித்து வருகின்றது. டொமினியனின் பரப்பில் மூன்றிலொரு பங்கு வனங்களாகவும் இளமரக்காக்களாகவும் (woodlands) இருக்கின்றது. இவையெல்லாம் போக எஞ்சியுள்ள ஆறிலொரு பங்கு, கட்டடப் பரப்பாகவும் பாழ்நிலமாகவும் அமைந்துள்ளது.

நியூஸிலந்தின் காலநிலை ஆஸ்திரேலியாவினதைப் போல் வறண்டதன்று; அது ஈரக் காலநிலை வகையின்கீழ்தான் அடங்கும். ஆஸ்திரேலியாவின் தென்மேற்குப் பகுதியில் இருப்பதைப் போன்று இங்கு மிகுந்த மழை தாங்கிவரும் காற்றுகள் வடமேற்கிலிருந்து வீசுகின்றன. ஆதலால், தென் ஆல்ப்ஸ் மலைகளின் மேற்குச் சரிவுகளும், அவற்றின் அடிவாரத்திலுள்ள சமவெளிகளும் கனத்த மழையைப் பெறுகின்றன. இவற்றிற்கு மாறாகக் கிழக்கேயுள்ள சமவெளிகளில் மழை குறைவு. ஆகவேதான், தென் ஆல்ப்ஸ் மலைகளின் மேற்குச் சரிவுகளிலேயே பெரும்பாலான வனங்கள் காணப்பெறுகின்றன; இவ்வாறிருக்கையில், கிழக்கிலுள்ள கான்டர்பரி சமநிலங்கள் மேய்ச்சல் தொழில், உழவுத் தொழில் ஆகிய இரண்டின் நிலைக்களனாய் விளங்குகின்றன. ஆடுகளும் கால்நடைகளும் வளரும் பரப்புகளுக்கு இடையே மலைப் பகுதிகளே ஓர் ஏகதேசமான எல்லையாக அமைந்துள்ளன. சிற்சில பகுதிகளில் ஆடுகளும் மாடுகளும் கலந்து காணப்பெறினும், நியூ ஸிலந்தில் ஆடுகள் முக்கியமாக வளர்க்கப்பெறும் பரப்பு மலை

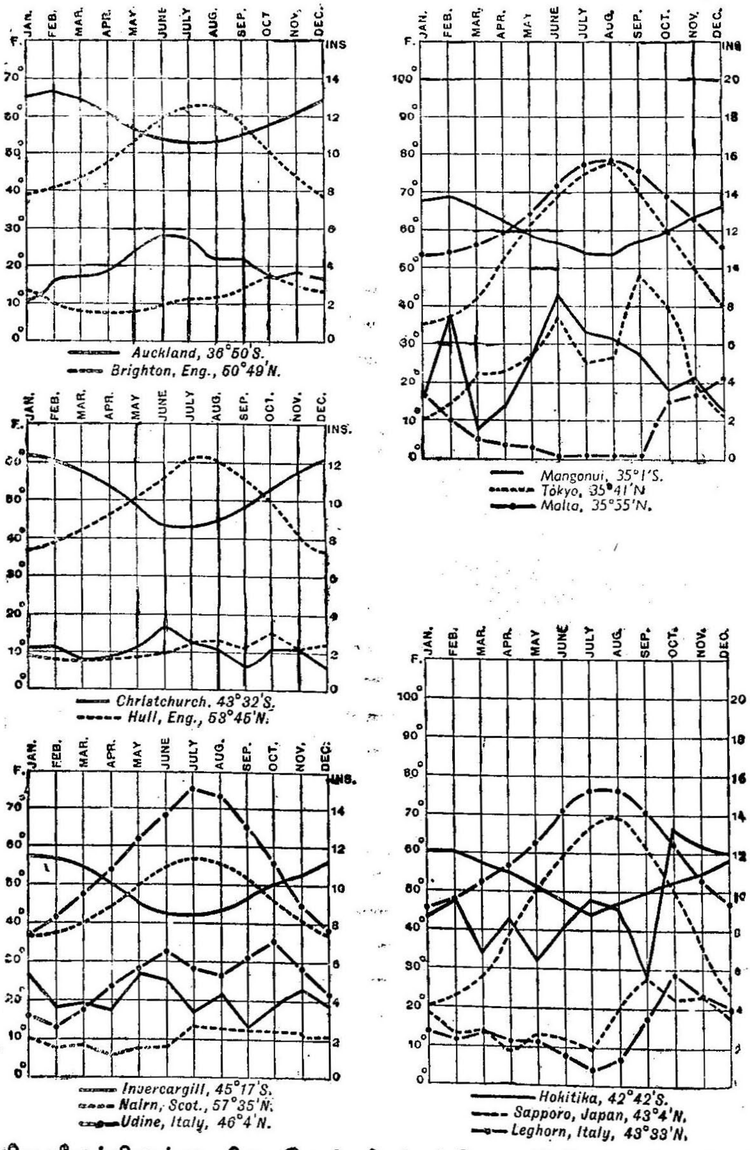
களின் கிழக்கேயும், நீர்த்தேவை மிகுந்த கால்நடைகள் வளர்க்கப்பெறும் பரப்பு மேற்கேயும் இருக்கின்றன. இத்தகைய பிரிவின் விளைவாக, முன்பே குறிப்பிட்டவாறு, மேற்குக் கடற்கரைக்கு அருகிலேயே, மலைகளிருக்கும் தென்தீவில் ஆட்டுப் பண்ணைகள் மிகுதியாகக் காணப்பெறுகின்றன. மாறாக, தன் பரப்பின் நடுவே மலைகளைக்கொண்டு விளங்கும் வடதீவில் கால்நடைகளும் ஆடுகளும் வளரும் பரப்புகள் ஏறக்குறையச் சமமாகவுள்ளன.

இருப்பிடத்தைப் பொறுத்தவரையில் தென்கோளார்த்தத்தேயுள்ள நியூஸீலந்து அட்சாம்ச அளவில் வடகோளார்த்தத்தேயுள்ள இத்தாலியை ஒத்திருப்பினும், இதன் வெப்பநிலை, சிறப்பாகக் கோடைக்கால வெப்பநிலை, இங்கிலாந்தின் வெப்பநிலையை ஒத்திருக்கின்றது (நியூஸீலந்திற்கான காலநிலை வரைபடங்களைக் காண்க). வடக்கேயுள்ள மாவட்டங்களில் திறந்தவெளிகளில் திராட்சை பயிரிடப்பெறினும், சாதாரணமாக அதிலிருந்து இன்தேறல் (wine) தயாரிக்கப்பெறுவதேயில்லை. ஏறக்குறையச் சம அளவுடைய பரப்புகளில் வளரும் கோதுமையும் ஓட்ஸுமே நியூஸீலந்தின் முக்கியப் பயிர்களாக விளங்குகின்றன. ஓட்ஸ் பெரும்பாலும் கால்நடை உணவாகப் பயன்படுகிறது. இவ்விரண்டு பயிர்களின் கீழுள்ள பரப்பும் இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பிறகு குறைந்திருக்கிறது. இவற்றின் விளைபரப்புக் குறைவிற்கு மாறாக பார்லியின் விளைச்சலில் குறிப்பிடத்தக்க அதிகரிப்பு ஏற்பட்டுள்ளது. உழத்தகு பரப்பின் அளவு குறைவுதானெனினும், உழவுத் தொழிலுற்பத்தியைப் பொறுத்தமட்டில் நியூஸீலந்து பெரும்பாலும் சுயதேவையைப் பூர்த்தி செய்துகொள்கிறது. அயனமண்டலப் பொருள்கள் சிலவற்றையும் கோதுமையையும் தவிர்த்துப் பிற உணவுப் பொருள்கள் மிகமிகக் குறைந்த அளவிற்றான் இறக்குமதியாகின்றன. நியூஸீலந்தில் கோதுமையின் சராசரி விளைச்சல் உயர்ந்திருப்பதை இந் நூலின் முதல் பகுதியிலிருந்து அறியலாகும். உழவுத் தொழிலில் நியூஸீலந்து இத்தகைச் சிறப்புப் பொருந்தியதாக இருப்பினும் மேய்ச்சல் தொழிலிலே மேம்பாடுமிக்கது. ஆஸ்திரேலியாவைவிடப் பேரளவு மழை பொழிவதால், இங்குள்ள மேய்ச்சல் தரைகள் ஆஸ்திரேலிய மேய்ச்சல் நிலங்களைக் காட்டிலும் செழிப்பு மிக்கவையாய் இருக்கின்றன. இந் நிலங்களில் இங்கிலாந்து நாட்டுப் புல்வகைகள் மிகமிகச் செழிப்பாக வளர்கின்றன. உண்மையில் நியூஸீலந்தில் விளையும் பயிர்களின் மொத்தப் பரப்பைப்போல் ஒன்பது மடங்குப் பரப்பில் புல்வகைகள் வளர்கின்றன. நியூஸீலந்தின் காலநிலை இங்கிலாந்தின் காலநிலையைப் பெரிதும் ஒத்துள்ளது

என்பதை மேலும் ஒரு சுவையான சான்று காட்டி விளக்கலாம். அதுதான் இங்கிலாந்தில் போற்றி வளர்க்கப்பெறும் ஆடுகளின் வெவ்வேறு சாதிகள் நியூஸீலந்தின் மேய்ச்சல் தரைகளில் வளர்க்கப்பெறுகின்றன என்பது.

வெகு காலமாகவே ஆட்டு உரோமம் (wool) நியூஸீலந்தின் முக்கியமான ஏற்றுமதிச் சரக்காக இருந்துவருகின்றது. இதன் உற்பத்தியில் அடிக்கடி ஏற்றத்தாழ்வுகள் ஏற்பட்டபோதிலும், இதுவே நியூஸீலந்து டொமினியனின் ஏற்றுமதிச் சரக்குகளில் எப்போதும் தலையாய இடத்தைப் பெறுகிறது. நியூஸீலந்தின் இற்றைப் பொருளாதார நிலைக்கும், அதன் மேம்பாட்டிற்கும் மூலகாரணம் குளிரூட்டுஞ் சாதனங்களின் கண்டுபிடிப்பும், ஏற்றுமதி வர்த்தகத்தில் அவற்றின் பயன்பாடுமே ஆகும். இக் குளிரூட்டுஞ் சாதனங்களைக் கப்பல்களில் பயன்படுத்துவதன் மூலம் அயனமண்டலப் பகுதிகளினூடே உணவுப் பொருள்களை நீண்ட தொலைவிற்குப் பழுதில்லாது அனுப்ப இயலுகின்றது. நியூஸீலந்திலிருந்து உறைந்த இறைச்சி முதன்முதலாக 1882ஆம் ஆண்டு ஏற்றுமதியாகியது. ஆட்டிறைச்சியின் வர்த்தகம் பெருகவே, இங்கு வளர்க்கப்பெற்ற ஆடுகளின் இனங்களும் மாறின. இன்று நியூஸீலந்தில் வளரும் ஆடுகள் கலப்பினங்களைச் சார்ந்தவையே. இவற்றால் இரு நன்மைகள் உண்டு. இவை உரோமம், இறைச்சி ஆகியவற்றில் ஏதேனும் ஒன்றை மட்டுமே கொடுக்காது நல்ல உரோமம், நல்ல இறைச்சி இரண்டையும் அளிக்கின்றன. இத்தகைய கலப்பின ஆடுகள் மொத்தம் 10 மில்லியன்கள் ஆகும். இவற்றுள் பாதிக்கு மேற்பட்டவை ராம்னி (Romneys) வகை ஆடுகள். கலப்பின ஆடுகளுட்பட நியூஸீலந்தில் மொத்தமாக 42 மில்லியன்களுக்கும் மேற்பட்ட ஆடுகள் இருக்கின்றன. 10 மில்லியன் கலப்பின ஆடுகள் போக மிகுதியுள்ள 32 மில்லியன் ஆடுகள் மந்தை ஆடுகள் (flock-sheeps) என வகைப்படுத்தப்பெற்றுள்ளன.

குளிரூட்டுஞ் சாதனங்கள் கப்பல்களில் புகுத்தப்பெற்றதன் பிறகு உணவுப் பொருள்கள் எச்சேதமுமின்றி அயல்நாடுகளுக்கு அனுப்பப்பெறும் வாய்ப்பேற்பட்டது என்னும் நன்மையைக் காட்டிலும், அச் சாதனங்களால் வாய்த்த மேலும் முக்கியமான நன்மை பால்பண்ணைத் தொழிலில் ஏற்பட்டது. இச் சாதனங்களே பால் பண்ணைத் தொழில் பேரளவில் அமையக் காரணமாயின. நியூஸீலந்தின் பால்பண்ணைத் தொழிலில் தரமுயர்ந்த வெண்ணெயையும் பாலடைக்கட்டியையும் தயாரிப்பதிலேயே பெருங் கவனம் செலுத்தப்பெற்றுவருகிறது. 1957ஆம் ஆண்டு ஏற்று



நியூஸீலந்திலுள்ள சில இடங்களைப்பற்றிய வளியியல் விவரங்கள்

இவ் விவரங்கள் (1) கிரேட் பிரிட்டனில் உள்ள சில இடங்களில் குறித்த விவரங்களோடும், (2) இவற்றையொத்த அட்சாம்சங்களில் (வடகோளார்த்தம்) உள்ள வேறு சில இடங்களில் குறித்த விவரங்களோடும் ஒப்பிட்டுக் காண்பிக்கப்பெற்றுள்ளதைக் குறிக்க.

மேலேயுள்ள வளைகோடுகள் சராசரி வெப்பநிலைக் கோடுகள்.

கீழேயுள்ளவை மழையளவுக் கோடுகள்.

மதியான பால்பண்ணைப் பொருள்களின் மதிப்பு ஆட்டு உரோம ஏற்றுமதியின் மதிப்பில் ஏறக்குறைய மூன்றிலிரு பங்காக இருந்தது. மேலும், இதே மதிப்பு இறைச்சி ஏற்றுமதியின் மதிப்பைவிடச் சற்றுதான் குறைவாக இருந்தது.

பண்ணைத் தொழிலில் இத்தகைய மாற்றங்கள் ஏற்பட்ட போது, பெரும் பண்ணைகள் யாவும் சிறு பண்ணைகளாகப் பிரிந்து போகத் துவங்கின. இதன் பிறகு மிகப் பெரிய பண்ணைகளே இல்லாதுபோய், இதுபோழ்து நியூஸிலந்தில் சிறிய பண்ணைகளும் மத்திய அளவுப் பண்ணைகளுமே காணப்பெறுகின்றன. சுமாராகப் பெரியவையாகவுள்ள சில பண்ணைகள் முழுவதிலும் உரோமத்தை அளிக்கும் ஆடுகளே வளர்ந்துவருகின்றன. இப் பண்ணைகள் முக்கியமாக உயர்நிலத்திலேதான் அமைந்திருக்கின்றன. ஆட்டுக் குட்டிகளையும் இறைச்சியையும் உறையச் செய்யும் தொழிற்கூடங்களே (freezing works) நியூஸிலந்தின் மிகப் பெரிய தொழிற்சாலைகளாகும். நியூஸிலந்து டொமினியன்தான் இறைச்சி ஏற்றுமதியில் உலகத்திலேயே முதன்மையான இடத்தை வகித்துவருகிறது; மேலும், ஆட்டு ரோமத்தை உற்பத்தி செய்யும் உலக நாடுகளுள் இன்று மூன்றுவது இடத்தைப் பெற்றுள்ளது. உலகில் பால்பண்ணைப் பொருள்களின் ஏற்றுமதியிலும் இந் நாட்டிற்கே முதலிடம் உரித்து. இத் தொழில் வெற்றியடைந்திருப்பதற்குக் காரணம், இதன் 5¾ மில்லியன் மாடுகளுக்கு வைக்கோல் தீனி (fodder) அதிகமாகத் தேவைப்படுவதில்லை என்பதும், அவை ஆண்டு முழுதும் நியூஸிலந்தின் திறந்த மேய்ச்சல் தரைகளிலேயே மேயவிடப்பெறலாம் என்பதுமே. வெண்ணெய், பாலடைக்கட்டி ஆகியவற்றைத் தயாரிக்கும் தொழிற்கூடங்கள் கூட்டுறவு உரிமை முறைப்படி நடத்தப்பெற்றுவருகின்றன. நியூஸிலந்தில் 600,000-க்கும் மேற்பட்ட பன்றிகள் இருக்கின்றன. குளிராக்கப்பெற்ற மாட்டிறைச்சி (beef) தயாரிக்கும் தொழில் வளர்ந்துகொண்டுவருகிறது.

நியூ ஸீலந்தில் நிலக்கரியையும் தங்கத்தையும் தவிர்த்து மற்றக் கனிப்பொருள்கள் முக்கியத்துவம் குறைந்தவை. 1860—1870ஆம் ஆண்டுகளின் காலத்திலும், பிறகு 20ஆம் நூற்றூண்டின் துவக்கத்திலும் தங்கச் சுரங்கத் தொழில் புகழில் ஓங்கியிருந்தது. ஆனல், அதன் பிறகு இத்தொழில் மங்கியது. 1956-ல் 26,000 டிராய் அவுன்ஸ் தங்கம் வெட்டியெடுக்கப்பெற்றது. இத் தங்கம் முழுவதையும் தென்தீவே உற்பத்தி செய்தது. வட, தென் தீவுகளிரண்டிலும் சிற்சில சிறிய பரப்புகளில் காணப்பெறும் நிலக்கரி 1957ஆம் ஆண்டில் 2½ மில்லியன் டன்கள்

அளவில் அகழ்ந்தெடுக்கப்பெற்றது. இவ்வுற்பத்தி உள்ளூர்த் தேவைகளை நிறைவுசெய்வதில்லை. எனவே, நிலக்கரியைப் பெறுவதற்கு நியூஸிலந்து ஆஸ்திரேலியாவை எதிர்நோக்கியிருக்கிறது. இக் கண்டம் நியூஸிலந்தின் தேவைகளுக்கு வேண்டியவளவு நிலக்கரியை அளித்துவிடுகிறது. நியூ ஸிலந்தில் இரும்புத் தாது இரு பரப்புகளில் அகப்படுகிறது. ஆனால், இவ் வைப்புகள் குறைந்த அளவிற்றான் பயன்கொள்ளப்பெற்றுவருகின்றன. நியூஸிலந்தில் முன்னொரு காலத்தே வளர்ந்துவந்த காரி (Kauri) காடுகளிலிருந்து கிடைத்துவந்த காரிப்பிசின் (Kauri–gum) முன்பு மிகுந்த மதிப்புடையதாக இருந்தது.

நியூஸிலந்தின் உயரிய நிலப்பாங்கும் (high relief), கனத்த மழையும் அதன் பரப்பில் நீராற்றல் உற்பத்தித் தொழிலின் வளர்ச்சியை எளிதாக்கியுள்ளன. அரசாங்க மின்சார நிலையங்கள் உற்பத்திசெய்யும் மொத்த மின்னாற்றலில் 95 சதவீத அளவு ஆற்றலை நீர்மின்னாற்றல் நிலையங்கள் அளிக்கின்றன. 1945ஆம் ஆண்டில் ஒரு மாநில நீர்மின்சாரத் துறை (State Hydro-electric Department) ஏற்படுத்தப்பெற்றது. 1955-ல் அரசாங்க மின்சார நிலையங்களின் கொள்ளளவு ஏறக்குறைய 1 மில்லியன் கிலோவாட் மணிகளாக இருந்தது. வட தீவில் இத்தகு ஆற்றலை அளிக்கும் மூலங்களுள் முதன்மையானது டாபோ ஏரியிலிருந்து 1,170 அடி உயரத்திற்கு இறங்கிக் கடலையடையும் வைகாட்டோ ஆறே. இந்த ஆற்றின்மீது 10 மின்சார நிலையங்கள் உள்ளன. வைகாட்டோ நீர்மின்விசைத் திட்டத்தோடு வைகரமொவானு ஏரித் (Lake Waikaremoana) திட்டமும், மற்றத் திட்டங்களும் இணைக்கப்பெற்றுள்ளன. தென்தீவில் 1911ஆம் ஆண்டு துவக்கி உருவாகிய கோல்ரிட்ஜ் ஏரித் திட்டமே (The Lake Coleridge Scheme) இன்னும் கிரைஸ்ட்சர்ச், கான்டர்பரி சமநிலங்கள் ஆகியவற்றிற்குப் பயனளித்துவருகின்றது. ஆனால், மின்னாற்றல் உற்பத்தி செய்யும் முதன்மையான மூலம் வைட்டகி ஆறே (The Waitaki Rr.) ஆகும். 1955-ல் இதன் கொள்ளளவு 105,000 கிலோவாட்டாக இருந்தது. மேலும், 480,000 கிலோவாட் கொள்ளளவு கொண்ட நிலையமொன்றை இவ்வாற்றின் மீது அமைப்பதற்கான திட்டமொன்று நிறைவேற்றப்பெற இருக்கின்றது. 1957ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் வெளியாகிய அரசாங்க அறிக்கையொன்று, நியூ ஸிலந்தின்கண்ணுள்ள நீர்மின்சார நிலையங்களின் கொள்ளளவை (235 மில்லியன் ஸ்டெர்லிங் பவுண்டுகள் செலவில்) 1970ஆம் ஆண்டிற்குள் இரட்டிக்கச் செய்யவேண்டும் எனச் சிபாரிசு செய்திருந்தது. மேலும், குக்ஜலசந்தியின் வழியாகக்

கடலடிச் செல்லும் ஒரு தந்திவழியின் மூலம் வட, தென் தீவுகளி லுள்ள நிலையங்களை இணைத்தலும் அச் சொரிசினுள் அடங்கி யிருந்தது.

மேயோரிகள் (The Maors) எனக் கூறப்பெறும் இத் தீவுச் சுதேசிக் குடிகளே, ஆஸ்ட்ரலேஷியாவிலுள்ள (Australasia) பூர் வீகக் குடிகள் அனைவருள்ளும் மிகக் கூரிய அறிவுத்திறம் படைத்த வராக இருக்கின்றனர். இவர்கள் பழுப்பு நிறத் தோலுடையோ ராயும், வலுவான உடற்கட்டுப் பொருந்தியோராயும், தம் முடைய உடல்மீது விதவிதமான வண்ணங்களைப் பூசிப் பல விதமான குறிகளை வரைந்து தம்மை அலங்கரித்துக்கொள்ளும் பழக்கம் மிக்குடையோராயும் விளங்குகின்றனர். இவர்களிற் பெரும்பாலோர் வடதீவில் வசித்துவருகின்றனர். முன்பு குறைந்து கொண்டுவந்த இவர்களின் எண்ணிக்கை 1936-ல் 82,000 ஆக இருந்தது. 1956ஆம் ஆண்டு நடந்த மக்கள் கணிப்பின்போது 135,000 ஆகப் பெருகியிருந்தது. அதே ஆண்டில் நியூ ஸீலந்து டொமினியனின் குடித்தொகை 2,174,000 ஆக இருந்தது.

நியூஸீலந்தின் பொருளாதாரம் பேரளவுக்குக் கால்நடைப் பண்ணைத்தொழிலையே நம்பியிருக்கிறது. எனினும், இதன் 2 மில்லி யன் மக்களில் பாதிக்கு மேற்பட்டோர் 'நகர்ப் பகுதிகளிலேயே' (urban areas) வசிக்கின்றனர். மேலும், மொத்தத்தில் சுமார் கால் பங்கினர் இந்நாட்டின் முதன்மையான நான்கு நகரங்களில் [வட தீவிலுள்ள வெலிங்டன், ஆக்லண்டு நகரங்களும், தென்தீவிலுள்ள கிரைஸ்ட்சர்ச், டூனீடின் (Dunedin) நகரங்களுமே அந் நான்கு] வாழ்கின்றனர். மற்ற நியூஸீலந்து நகரங்கள் எவையும் இந் நான்கிற்கு ஒப்பாகா. ஹட் (Hutt) என்னும் ஒரு நகரத்தைத் (இதன் நகர்ப்புறக் குடித்தொகை 90,000) தவிர—ஆனல், உண் மையில் இந் நகரம் வெலிங்டன் நகரத்தின் ஒரு விரிவேயாகும்— அம் மற்றை நகரங்கள் 40,000-க்கும் மேற்பட்ட குடித்தொகை கொண்டவை அல்ல.

கடற்காற்றுகளால் நன்கு அடிபடும் வகையில் அமைந் துள்ள வெலிங்டன் நகரமே நியூஸீலந்து டொமினியனின் தலை நகரமாகும். இது தென்தீவின் தெற்குப் பகுதியில் குக் ஜலசந்தி யிலிருந்து உள்நோக்கி வரும் ஓர் உட்குடாவின் (inlet) சரிவுகளின் மீது அமைந்திருக்கிறது. குக் ஜலசந்தியின்மூலம் வெலிங்டனுக்கு ஓர் அபாயமற்ற, வசதிநிரம்பிய துறைமுகம் (போர்ட் நிக்கல்ஸன் —Port Nicholson) ஏற்பட்டிருக்கிறது. இத் துறைமுகத்தில் கப்பல் தங்குமிடங்களிலுள்ள நீரின் ஆழம் 16 அடியிலிருந்து 41 அடிக்கு

உட்பட்டிருக்கிறது. வடதீவின் வடமேற்குப் பகுதியிலுள்ள நீண்ட தீபகற்பத்தின் அடிப்பாகத்தில் (base) இருக்கும் ஒரு குறுகிய பூசந்தியின் (6 மைல் அகலமுடையது) மீது அமைந்திருக்கும் ஆக்லண்டு நகரமே இந்த டொமினியனிலுள்ள நகரங்களுள் பெரியது; வாணிபத் துறையில் இதற்குள்ள முக்கியத்துவம் வேறெந் நகரத்திற்கும் இல்லை. முன்பு இந்நகரம் டொமினியன் அரசாங்கத்தின் தலைமைப் பீடமாக விளங்கிற்று. ஸான்ஃபிரான் ஸிஸ்கோவிலிருந்தும் பனமா கால்வாயிலிருந்தும் ஸிட்னிக்குச் செல்லும் நீராவிக் கப்பல்கள் இத் துறைமுகத்தின் வழியேதான் செல்கின்றன. இவ்வகையில் இந் நகரத்தைத ஒரு தங்குதுறை (Port of Call) எனச் சொல்லலாம். மேற்கூறிய பூசந்தியினுடைய கிழக்குப் பகுதிமீது இந் நகரம் அமைந்திருப்பதால் (இதன் மேற்குப் பாகமோவெனில், ஓர் ஆழங்குறைந்த துறைமுகத்தைத் தான் பெற்றுள்ளது), ஆக்லண்டிலிருந்து ஸிட்னிக்குச் செல்லும் கப்பல்களெல்லாம் வடதீவின் வடக்கு முனையைச் சுற்றிச் செல்ல வேண்டியிருக்கிறது. ஆக்லண்டு நகரம் முதன்மையான விமான நிலையமாகவும் விளங்குகிறது. மேலும், வடதீவில் இருக்கும் மற்றைச் சிறப்பான நகரங்கள் (ஆனால், இவை ஆக்லண்டினும் மிகச் சிறியவை) நேபியர் (Napier), நியூ பிளிமத் (New Plymouth), வாங்கனூவி (Wanganui), பாமெர்ஸ்டன் நார்த் (Palmerston north), ஹாமில்டன் (Hamilton) முதலியவை. ஹாக்ஸ் வளைகுடா (Hawke's Bay) மீதுள்ள நேபியர், கிழக்குக் கடற்கரைக்குப் பின்புறத்தே இருக்கும் ஒரு மிகப்பெரிய பண்ணைத் தொழில் மாவட்டத்திற்கு ஒரு வர்த்தகப் போக்குவாயாக இருக்கிறது. இதற்கெதிர்ப்புறத்தே இருக்கும் நியூ பிளிமத் (New Plymouth), டாரநாகி (Taranaki) பால்பண்ணைகளின் கேந்திரமாகும். மேற்குக் கடற்கரைமீதே இருக்கும் வாங்கனூவீ (இது வாங்கனூவீ ஆற்றின் முகவாய்ப் பட்டினம்), கல்விக்கூடங்களையும் கலைக்கூடங்களையும் தன்னுள் கொண்டு சிறப்பெய்தியிருக்கிறது. உள்நாட்டு நகரமான பாமெர்ஸ்டன் நார்த் ஆனது மானவாட்டு (Manawatu) ஆடுமாடு பண்ணைப் பிரதேசத்தின் மையமாகவும், ஹாமில்டன் நகரம் பால்பண்ணைத் தொழில் நடைபெறும் வைகாட்டோ மாவட்டத்தின் தலைநகரமாகவும் விளங்குகின்றன.

தென்தீவில் கிரைஸ்ட்சர்ச் நகரமும் டூனிடினும் தலை நகரங்களாகும். கிரைஸ்ட்சர்ச் நகரம் காண்டர்பரி சமநிலங்களிலுள்ளவற்றுள் முதன்மையானது. கிழக்குக் கடற்கரையிலிருந்து சில மைல் தொலைவிலுள்ள இந் நகரம் குகையிடப்பட்ட ஒரு குன்றின் மூலம் தனது துறைமுகமான லிட்டெல்டனி

லிருந்து (Lyttelton) பிரிக்கப்பெற்றுள்ளது. இத் துறைமுக மானது பாங்க்ஸ் பெனின்ஸுலாவின் (Bank's Peninsula) நுழை வாய்களுள் ஒன்றின்மீது வீற்றிருக்கின்றது. இதற்குத் தெற்கே யுள்ள டூனிடின் வெகு நாளாக இருந்துவரும் ஒடாகோ (Otago) மாநிலத்தின் துறைமுகமாகும். இது மிகவும் நீண்டுள்ள ஒடாகோ ஹார்பரின் தலைப்பகுதி மீது அமைந்திருக்கிறது. பெருங்கடல் களில் செல்லும் பெரிய கப்பல்கள் மேற்கூறிய வளைகுடாவில் பாதி வழியிலேயே, அஃதாவது, போர்ட்சாமெர்ஸ் (Port Chal -mers) என்னுமிடத்தில் நின்றுவிடவேண்டும்; மேலும் உள் நோக்கிச் செல்லல் முடிவதில்லை. இன்வெர்கார்கில் (Invercargill) என்பது ஃபூவாக்ஸ் ஜலசந்தியின் மீதுள்ள முக்கியமான நகர மாகும். பெரிய கப்பல்கள் தங்குவதற்கெனவுள்ள இதன் துறை முகம் பிளஃப் ஹார்பர் (Bluff Harbour) ஆகும். கிரேமத் (Greymouth), வெஸ்ட்போர்ட் (Westport) ஆகிய இரண்டும் தென் தீவின் மேற்குப்புறத்தேயுள்ள நியூ ஸீலந்தின் முக்கிய நிலக்கரி வயல்களின் துறைமுகங்களாக விளங்குகின்றன. புருனெர் சுரங் கத்திலிருந்து அகழ்ந்தெடுக்கப்பெற்றுக் கிரேமத் துறைமுகத்தி லிருந்து அனுப்பப்பெறும் நிலக்கரி மிகவுயர்ந்த தரம் வாய்ந்த தாக இருக்கிறது.

நியூ ஸீலந்தின் ஏற்றுமதிச் சரக்குகள் பெரும்பாலும் பண்ணைத் தொழிலிலிருந்தேதான் கிடைக்கின்றன என்பதை டொமி னியனிற்கு உரிய வர்த்தகப் புள்ளிவிவரங்களைக்கொண்டு அறிய லாகும். அதன் செல்வங்களான ஆடுகளிலிருந்து உரோ மமும் இறைச்சியும், கால்நடைகளிலிருந்து வெண்ணையும் பாலடைக்கட்டியும் கிடைக்கின்றன. இவை ஈங்கிருந்து ஏற்றுமதி யாகின்றன. ஏற்றுமதிச் சரக்குகளில் மூன்றிலிரு பாகம் தாய் நாடான இங்கிலாந்திற்கு அனுப்பப்பெறுகிறது; இறக்குமதியில் பாதிக்கும் மேற்பட்ட அளவை ஐக்கிய அரசு அளிக்கின்றது. இங்கு 1903ஆம் ஆண்டு முதற்கொண்டு ஐக்கிய அரசிற்குச் சாதகமான விருப்ப வர்த்தகத் தடை (preferential tariff) அமலி லிருந்துவருகிறது. இறக்குமதிச் சரக்குகளின் மதிப்பு (1957-ல்) 296·5 மில்லியன் நியூஸீலந்து நாட்டுப் பவுன்களாகவும், ஏற்று மதிச் சரக்குகளின் மதிப்பு 273·6 மி. நியூஸீலந்து நாட்டுப் பவுன் களாகவும் இருந்தது. ஏற்றுமதிச்சரக்குகளின் பட்டியலில் கம்பளம் (மொத்தத்தில் ஏறக்குறைய 40%), ஆட்டுக்குட்டிகள், ஆட் டிறைச்சி, மாட்டிறைச்சி (இவையெல்லாம் சேர்ந்து மொத்தத்தில் 20%), வெண்ணெய், பாலடைக்கட்டி (20%) முதலியவை சிறப் பாக இடம்பெறுகின்றன. ஒரு நியூஸீலந்து பவுன் என்பது இப் போது ஒரு ஸ்டெர்லிங் பவுண்டிற்குச் சமம்,

முதன்மையான நகரங்களின் குடித்தொகைகள் பற்றிய மதிப்பீடு[1] (1958)

கிறைஸ்ட்சர்ச்	148,000	டுனீடின்	72,000
ஆக்லண்டு	140,000	லோயெர்ஹட்	52,000
வெலிங்டன்	122,500	ஹாமில்டன்	88,000

[1] நியூ ஸீலந்தின் நகரங்களின் மக்கள்தொகைப் புள்ளிவிவரங்கள் சில சமயங்களில் மேற்குறித்துள்ளவற்றைவிட மிகவும் அதிகமான அளவுகளைக் காட்டக்கூடும். அவை நகர்ப் பகுதிகட்கான (urban areas) விவரங்களாகும். நகர்ப்பகுதி யென்பது நகரத்தையும், அதனையொட்டிய குடிப்பகுதியையும் (boroughs) மட்டும் குறிப்பிடாது, அடுத்துள்ள மாவட்டங்களின் (counties) நகரமாகிய பகுதிகளையும் சேர்த்துக் குறிப்பிடும்.

பசிஃபிக் தீவுகள்

பிரிட்டிஷ் அரசைச் சார்ந்த பகுதிகள்

ஃபீஜி: பசிஃபிக் கடலில் அமைந்துள்ள ஃபீஜித்தீவு ஒரு முதன்மையான பிரிட்டிஷ் முடியரசு காலனியாக விளங்கிவருகிறது. நியூ ஸீலந்தின் வடக்குப்புறத்தில், ஆயிரம் மைல்களுக்கும் மேற்பட்ட தொலைவில், காடுகள் செறிந்து எரிமலைகள் நிறைந்துள்ள தீவுக்கூட்டங்களே ஃபீஜித்தீவுகள் எனப்படுகின்றன. 7,000 சதுர மைல் பரப்புக் (ஏறக்குறைய வேல்ஸின் பரப்பையொத்தது) கொண்ட ஃபீஜித் தீவுக்கூட்டத்தில் மொத்தம் 250 தீவுகளடங்கியுள்ளன. இவற்றிற் பெரும்பாலானவை மிகவும் சிறியவை; சிலவற்றில்மட்டும் மக்கள் வசிக்கின்றனர். விடி லெவு (Viti Levu) என்னும் தீவு இவ்வெல்லாவற்றினும் பெரியது. மொத்த நிலப் பரப்பில் பாதிக்கு மேலான பரப்பை இத் தீவு அடைக்கிறது. வானுவா லெவு (Vanua Levu) என்னும் இரண்டாவது பெருந்தீவு, எஞ்சியிருக்தும் பரப்பில் மூன்றிலொரு பகுதியைத் தனக்குரியதாக்கிக்கொண்டுள்ளது. 1874-ல் இத் தீவுகளின் அரசன் இவற்றை பிரிட்டன் ஆட்சியின்கீழ்க் கொணர்ந்தான். ஆயினும், அதற்கும் முற்பட்ட காலத்திலேயே சில ஐரோப்பியக் குடியினர் இங்கு அயனமண்டலப் பயிர்த் தோட்டங்களை ஏற்படுத்தியிருந்தனர்.

பிரிட்டிஷ் ஆட்சி துவங்கிய சிறிது காலத்திற்குள்ளேயே கரும்புச் சாகுபடி நடைபெறத் துவங்கியது. இத் தோட்டங்களில் வேலைசெய்வதற்கென இந்தியக் கூலியாள்கள் அழைத்துவரப் பெற்றனர். இவர்களின் எண்ணிக்கை வெகுவாகப் பெருகத் துவங்கி, தற்பொழுது ஃபீஜித் தீவின் பூர்விகக் குடிகளின் எண்ணிக்கையை விஞ்சுவதாக உள்ளது. சர்க்கரையே இத் தீவு

களின் முக்கிய ஏற்றுமதிப் பொருளாகும். இது ஆண்டிற்கு 150,000 டன் அளவில் ஏற்றுமதியாகிறது. உள்நாட்டு ஏற்றுமதியில் இது 60 சதவீதமாகும். கொப்பரை, தேங்காய் எண்ணெய் முதலியவற்றின் அளவு சுமார் 25 சதவீதம் ஆகும்.

இரண்டாவது உலகப் போரின்பொழுது தங்கம் வெட்டியெடுக்குந் தொழில் வளர்ச்சியடைந்தது. வர்த்தகப் புள்ளி விவரங்களைப் பொறுத்தவரையில் தங்கம் முக்கியத் தானம் வகிக்காவிடினும், ஒரு முதன்மையான சார்பு பொருளாகும். ஆண்டிற்குச் சுமார் 1 மில்லியன் பவுண்டு மதிப்புடைய தங்கம் ஏற்றுமதியாகின்றது. 1957-ல் ஃபீஜித் தீவுகளின் தேசிய ஏற்றுமதியின் மதிப்பு 11·7 மில்லியன் ஃபீஜி பவுண்டுகளாகும். (1 ஃபீஜி பவுண்டு 18ஷில்லிங்குக்குச் சற்று அதிகமாகும். 111ஃபீஜி பவுண்டு 100 பவுண்டு ஸ்டெர்லிங்கு.) இம் மதிப்பில் 7·8 மில்லியன் ஃபீஜி பவுண்டு மதிப்புள்ள சர்க்கரை, 2·6 மில்லியன் ஃபீஜி பவுண்டு மதிப்புடைய கொப்பரை, தேங்காயெண்ணெய் முதலியவையும் அடங்கும்.

ஃபீஜியின் முக்கிய நகரங்கள் யாவும், முருகைப் பார்களால் பாதுகாக்கப்பெற்ற அழகிய துறைமுகங்களாகும். தலைநகரான சுவா (Suva) (இந் நகரில் 1956ஆம் ஆண்டு மக்கட் கணிப்புப்படி குடித்தொகை 37,000 ஆகும்) என்பதும் லௌடோகா (Lautoka) என்பதும் விடி லெவு தீவிலுள்ளன. முன்னாள் தலைநகரான லெவுகா, விடி லெவுவிற்குக் கிழக்கிலுள்ள ஒரு சிறு தீவிலுள்ளது. விமானப் போக்குவரவுக்கு முக்கியக் கேந்திரமாக ஃபீஜி விளங்குகிறது. 1956-ல் மொத்த மக்கள்தொகை 346,000 ஆகும். இதனுள் 148,000 ஃபீஜியர்கள், 169,000 இந்தியர்கள், 6,400 ஐரோப்பியர்கள் ஆகியோரும் அடங்குவர். ஃபீஜியர்கள் நன்கு முன்னேறிய குடிகளாவர். தொழில், அரசியல், வியாபாரத் துறைகளில் இவர்கள் இந்தியர்க்கொப்ப ஈடுபாடு கொண்டவர்கள்.

ஃபீஜித் தீவு சொந்த நிர்வாகத்தையும் ஓர் ஆளுநரையும் (Governor) கொண்டுள்ளது. கீழே விவரிக்கப்பட்டுள்ள பிரிட்டிஷ் அரசைச் சார்ந்த மற்றப் பகுதிகள் மேற்குப் பசிஃபிக் பிரதேச ஹை கமிஷனரின் நிர்வாகத்தின்கீழ் வருகின்றன. இவ்வதிகாரியின் தலைமைக் காரியாலயம் சாலமன் தீவுகளிலுள்ள ஹோனியாராவில் (Honiara) அமைந்துள்ளது.

சாலமன் தீவுகள்—பிரிட்டிஷ் காப்பரசு : வடகோடியில் அமைந்திருப்பவையும், நியூகினியின் ஆஸ்திரேலிய தர்ம கர்த்தா நிலப்பரப்பிற்குள் அமைந்திருப்பவையுமான சில தீவுகளைத் தவிர, மற்றெல்லா சாலமன் தீவுகளும் சேர்ந்து இந்த பிரிட்டிஷ் காப்பரசை ஆக்குகின்றன. ஆஸ்திரேலியாவி லிருந்து முருகைக் கடலால் பிரிக்கப்பட்டும், 1 மில்லியன் ச. மை. பரப்பளவுள்ள கடற் பகுதியின் நான்கில் ஒரு பாகத்தில் சிதறியும் அமைந்துள்ள இக் காப்பரசு, சுமார் 11,000 ச. மைல் நிலப் பரப்புக் கொண்டுள்ளது. (ஏறக்குறைய பெல்ஜியத்தைப் போன்றது). இதன் குடித்தொகை சுமார் 100,000 (பெரும்பா லானவர் மெலனேஷியர்கள்). மேலும், சில நூற்றுக்கணக்கான ஐரோப்பியர்களும் ஈங்கு உள்ளனர். இத் தீவுகள் பெரும்பாலும் எரிமலை கக்கலின் விளைவாகத் தோன்றியவை; மலைப்பாங்குடை யனவாகவும் காடுகள் செறிந்தும் காணப்படுகின்றன. இவற்றுள் மிகப்பெருந் தீவான குவாடல்கனல் (Guadalcanal) 2,500 சதுர மைல் பரப்புடையது. இஸபெல் (Ysabel), மலேட்டா (Malaita), ஸான் கிரிஸ்டோவல் (San Cristoval) எனப்பெறும் மற்ற மூன்று தீவுகள் ஒவ்வொன்றும் 1,000 ச. மைல்களுக்குச் சற்று மேற்பட்ட பரப்புடையவை. பொருளாதாரத்தைப் பொறுத்தவரையில் இத் தீவுக்கூட்டம் பாதியளவுதான் பயன்படுத்தப்பெற்றுள்ளது. பழங்கால முறைகளே இன்னும் நிலவிவருகின்றன. இங்குக் கிறித்துவப் பாதிரிமார்கள் சமூகநலத் தொண்டுகளில் சிறந்த பணியாற்றிவருகின்றனர். இரண்டாவது உலகப் போர்க் காலத்தில் இவற்றிற் சில தீவுகளில் மிகத் தீவிரமாகப் போர் நடந்தது; இதன் விளைவாக மிகுந்த அழிவேற்பட்டது. எனவே இத் தீவுகளைச் சீரமைக்கும் செயல் இன்னும் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது.

ஆஸ்திரேலிய நாணய அலகுமூலம் இத் தீவுகளின் வர்த்தகம் நடைபெற்றுவருகிறது. கொப்பரை முதன்மையான ஏற்றுமதிப் பொருளாகும். மர (timber) ஏற்றுமதி பின்தங்கிய நிலையி லுள்ளது. 1956-ல் ஏற்றுமதியானவற்றின் மதிப்பு 2 மில்லியன் ஆஸ்திரேலியப் பவுண்டுக்குக் குறைவாகும். தலைநகரான ஹோனியாரா, குவாடல்கனல் தீவில் அமைந்துள்ளது. இத் தீவு களுக்கு வெளிப்புறத்தில் இருக்கும் ஸான்டா குரூஸ் தீவுகளும் (Santo Cruz) இக் காப்பரசினுள் சேர்க்கப்பட்டுள்ளன.

நியூ ஹெப்ரிடீஸ் (The New Hebrides): இவை பிரிட் டன், ஃபிரான்ஸ் ஆகிய இரு நாடுகளாலும் ஆட்சி செய்யப்

பெறும் கூட்டாதிக்கத் தீவுகளாகும். சாலமன் தீவுகளைப் போன்றே இவற்றின் வடமேற்குப் பகுதி எரிமலை கக்கலின் விளைவாகத் தோன்றியது; மலைப்பாங்கானது; நாட்டு மக்களான 55,000 பேர்கள் மெலனேஷியர்கள் ஆவர். எனினும், இத் தீவுகளின் மொத்தப் பரப்பு (6,000 ச. மைல்களுக்கும் குறைவானது) சாலமன் தீவுக்குழுவின் பரப்பில் பாதியளவே உள்ளது. இக் குழுவின் மிகப் பெரிய தீவுகள் எஸ்பிரிடு ஸான்டோ (Espiritu Santo, 1,500 சதுர மைல்கள்), மாலேகுலா (Malekula, 450), எரோமாங்கா (Eromango, 330), எஃபேட் (Efate, 300) முதலியவையாகும். இவை தவிர 60 சிறு தீவுகளுமுள்ளன. ஈங்குள்ள வளமிக்க மண் அபரிமிதமான தாவர வளர்ச்சியைத் தோற்றுவித்து, வேளாண் தொழிலை ஊக்குவிக்கிறது. விவசாயத் தொழில்மூலம் கொப்பரை உற்பத்தி செய்யப்பெற்றுப் பேரளவில் ஏற்றுமதியாகிறது. மேலும், சிறிய அளவில் கோக்கோவும் காப்பியும் ஏற்றுமதியாகின்றன. இவை எல்லாவற்றின் மதிப்பும் 1956ஆம் ஆண்டில் $1\frac{1}{2}$ மில்லியன் பவுண்டுகளாக இருந்தது. இத் தீவுகளில் குறைந்த எண்ணிக்கையில் வசிக்கும் ஐரோப்பிய மக்கள் தொகையில் மூன்றில் இரண்டு பங்கினர் ஃபிரெஞ்சுக்காரராவர். ஃபிரெஞ்சுக்காரர்களே இங்குப் பெருந் தோட்டங்களை நிருவகித்து வருகின்றனர்; ஏற்றுமதியில் பெரும்பான்மையான பகுதி ஃபிரான்சுக்குத்தான் அனுப்பப்பெறுகிறது. அடுத்தபடியான அதிக அளவு ஏற்றுமதி டென்மார்க்குக்கு அனுப்பப்பெறுகிறது. தீவுக் கூட்டத்தின் மையத்தில் உள்ள எஃபாட் தீவில் வீலா (Vila) என்னுமிடத்தே தீவுகளின் நிருவாகக் காரியாலயம் அமைந்திருக்கிறது.

கில்பர்ட் (Gilbert), எல்லிஸ் (Ellice) தீவுக் காலனி: இக் காலனி நிருவாக அமைப்பின்கீழ் ஐந்து தீவுப் பிரதேசங்களும், கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ள தீவுக் குழுக்களும் அடங்குகின்றன. இவை கடலில் 2 மில்லியன் சதுர மைல்கட்கும் மேற்பட்ட பரப்பில் விரிந்துள்ளன. இவற்றினூடே புவிநடுக் கோடும் அனைத்துலகத் தேதிக் கோடும் செல்கின்றன. ஓஷன் தீவு (Ocean Island) ஒன்றைத் தவிர, மற்றெல்லாத் தீவுகளும் தாழ்ந்த உயரத்தில் அமைந்த வட்ட முருகைப் பார்களாக (atolls) இருக்கின்றன. இவை ஒவ்வொன்றும் ஒரு காயலைக் கொண்டு விளங்கும் பவழ வலயங்களாகும். விவசாயம் நடைபெறுவதற்கு இவை சிறிதும் இடங்கொடுப்பதில்லை. இவை எல்லாவற்றின் பரப்பும் சேர்ந்தே 400 சதுர மைல்கள்தாம். இதில் பாதிக்கும் மேற்பட்ட பரப்புடையது கிறிஸ்துமஸ் தீவு (Christmas Island). பசிஃபிக் பெருங்கடலில் இருக்கும் வட்ட முருகைப் பார்களுக்குள்

இதுவே மிகப் பெரியது. இவற்றில் வசிக்கும் மக்கள் தென்னை போன்ற பனைவகைகளிலிருந்து கிடைக்கும் கனிகளை உண்டு எளிய வாழ்வு நடத்திவருகின்றனர். இவர்கள் மீனையும் இப் பொருள்களோடு சேர்த்துப் புசிக்கின்றனர். ஏற்றுமதி செய்யப்பெறுவதற்கென்று கொப்பரை உற்பத்தியாகிறது.

கில்பெர்ட் தீவுகள்: கில்பெர்ட் எல்லிஸ் தீவுக் காலனியின் வடமேற்குப் பாகமான இத் தீவுகள் 16 வட்ட முருகைப் பார்கள் அடங்கியவை. இவற்றின் மொத்த நிலப்பரப்பு 114 ச.மைல்கள். மக்கள்தொகை 30,000. இவர்கள் அனைவரும் மைக்ரொனீஷியர்களாவர். இவற்றின் மக்களடர்த்தி உயர்ந்த அளவினதாக இருக்கிறது. இங்கு அடிக்கடி மழை தவறி நீண்ட வறட்சிக் காலங்கள் ஏற்படுவதால் மக்கள் வாழ்வு இனிது நடைபெறுவதற்குத் தடை ஏற்படுகிறது. இத் தீவு மக்களிற் சிலர் லைன் தீவுகளிலுள்ள (The Line Islands) தென்னந் தோட்டங்களுக்கு ஆண்டுதோறும் பெயர்கின்றனர். காலனியின் தலைமைப் பீடம் டரவா (Tarawa) தீவில் அமைந்திருக்கிறது.

எல்லிஸ் தீவுகள்: இவை கில்பெர்ட் தீவுகளுக்குத் தெற்கிலிருப்பவை. இவை மொத்தம் ஒன்பது தீவுகளாகும். இவற்றின் மொத்தப் பரப்பு 9½ சதுர மைல்கள்தாம். பாலினீஷியர்களான இத் தீவு மக்களின் எண்ணிக்கை சுமார் 5,000.

ஓஷன் தீவுகள்: மேற்கூறிய காலனியின் மேற்குக் கோடியில் அமைந்திருக்கும் இத் தீவுகள் மிகவுயர்ந்த தரங்கொண்ட பாஸ்ஃபேட்டுகளை அளிக்கும் தீவுகளாக விளங்குகின்றன. பிரிட்டிஷ் பாஸ்ஃபேட்டு கமிஷனெர்ஸ் (British Phosphate Commissioners) என்னும் கம்பெனி இவ்வைப்புகளை வெட்டியெடுக்கும் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கிறது. 100,000 டன்களுக்கும் மேற்பட்ட பாஸ்ஃபேட்டு ஆண்டுதோறும் உற்பத்தியாகிறது. தன்னந்தனியாக ஒதுங்கிக் கிடக்கும் இந் நிலப்பரப்பு 2¼ சதுர மைல்களைத்தான் அடைந்துள்ளது. இதில் வாழ்வோர் தொகை 1956ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் 2,446 ஆக இருந்தது.

ஃபீனிக்ஸ் தீவுகள் (The Phoenix Islands): கில்பெர்ட் எல்லிஸ் காலனியின் கிழக்குப் புறத்தேயுள்ள இத் தீவுகள் 11 சதுரமைல் பரப்புடைய 8 வட்ட முருகைப் பார்களடங்கியவை. முன்பு மக்கள் நடமாட்டமே இல்லாதிருந்த இத் தீவுகள், கில்பெர்ட் தீவுகளின் அபரிமிதமான மக்களடர்த்தியின் காரணமாக, அங்கு வசதியான வாழ்விடமற்றுத் தவிக்கும் உபரி

மக்களுக்கு 1937ஆம் ஆண்டு முதற்கொண்டு உடல்நல உறைவிடமாக விளங்கிவருகிறது. இதுபோழ்து இவற்றில் ஆயிரத்துக்கும் மேற்பட்ட மக்கள் வாழ்ந்துவருகின்றனர். உலகின் கண்டப் பகுதிகளிலிருந்து மிகச் சேய்மையில் பசிஃபிக் பெருங்கடலில் இத் தீவுகள் அமைந்து கிடப்பதால், பசிஃபிக் பெருங்கடலின் குறுக்கே பறந்துசெல்லும் வானவூர்திகளுக்குப் பசிஃபிக் பகுதியில் ஒரு தங்குமிடமாக அமையும் முக்கியத்துவத்தை அடைந்துள்ளன. விமானப் போக்குவரத்தைப் பொறுத்து இவை வகித்துவரும் முக்கியத்துவத்தைக் கருதியே, அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளும் பிரிட்டனும் இத் தீவுகளுள் இரண்டான கான்டன் (Canton), எண்டெர்பரி(Enderbury) ஆகியவற்றைத் தமது கூட்டுக் கட்டுப்பாட்டின்கீழ்க் கொணருவதன் பொருட்டு 1939-ல் தம்மிடையே ஓர் ஒப்பந்தத்தை ஏற்படுத்திக்கொண்டன.

வடக்கு லைன் தீவுகள் (The Northern Line Islands) : கில்பெர்ட் எல்லிஸ் தீவுக் காலனியின் வடகிழக்குப் பாகத்தே இருக்கும் இத் தீவுகள், ஃபானிங் (Fanning, 12½ சதுர மைல்கள்), வாஷிங்டன் (Washington, 3 சதுர மைல்கள்), கிறிஸ்துமஸ் (223 சதுர மைல்கள்) என்னும் மூன்று தீவுகளடங்கியவை. இவற்றின் மக்கள்தொகை 500 தாகும். இத் தொகையில் 50 பேர்தாம் கிறிஸ்துமஸ் தீவில் வசிக்கின்றனர். கில்பெர்ட் தீவினைச் சார்ந்த மக்களிற் சிலர் இத் தீவிற் குடிபுகுந்துவருகின்றனர். கனடாவுக்கும் ஃபீஜித் தீவுகளுக்கும் இடையே ஓடும் தந்திப் பாதையின் மீது ஃபானிங் தீவில் ஒரு தந்தி நிலையம் அமைக்கப்பெற்றுள்ளது.

டோங்கா தீவுகள் (The Tonga Islands) : இவற்றிற்கு ஃபிரெண்ட்லி தீவுகள் (The Friendly Islands) என்னும் பெயரும் வழங்குகின்றது. இவை ஃபீஜித் தீவுகளுக்குக் கிழக்கே 400 மைல் தொலைவில் அமைந்துள்ளன. பசிஃபிக் பெருங்கடலில் உள்ள ஒரே ஒரு சுயேச்சை முடியரசாக இத் தீவுகள் விளங்குகின்றன. இம் முடியரசின் அயல்நாட்டு விவகாரங்கள், நிதி சம்பந்தமான விவகாரங்கள் முதலியவற்றைப் பொறுத்து மட்டுந்தான் பிரிட்டிஷ் அரசாங்கம் இதற்கு உதவியளிக்கிறது. இத் தீவுகள் மூன்று குழுக்கள் (அல்லது மூன்று மாவட்டங்கள்) அடங்கியவை. இவை பின்வருமாறு: தெற்கிலுள்ள டோங்கடாபு (Tongatabu), வடக்கிலுள்ள வாவாவ் (Vavau) இவ்விரண்டிற்குமிடையே உள்ள ஹாபாய்(Ha'apai). வட, தென் குழுக்களிரண்டும் பெரும்பாலும் எரிமலைத் தன்மை வாய்ந்தவையாகவும், மத்தியக் குழுவட்ட முருகைப் பார் அடங்கியதாகவும் இருக்கின்றன. இக் குழுக்கள்

மூன்றிலும் சேர்ந்து 150-க்கும் மேற்பட்ட தீவுகள் (இவற்றின் மொத்தப் பரப்பு 750 ச. மைல்கள்) உள்ளன. டோங்கா தீவுகளில் வாழும் மக்களின் (ஃபீஜித் தீவுகளில் உள்ள மக்களைப்போல் இவர்கள் பிரிட்டிஷ் குடிகளல்லர்) எண்ணிக்கை 1956ஆம் ஆண்டு மக்கள் கணிப்புப்படி 57,000 ஆக இருந்தது. இதில் சுமார் அரைப் பகுதியினர் டோங்கடாபு தீவில் [100 ச. மைல்கள்; இத்தீவிற்றான் டோங்கா தீவுகளின் தலைநகராகிய நுகுவலோஃபா (Nukualofa) அமைந்துள்ளது] வசிக்கின்றனர். இம் மக்கள் இனிமையாகப் பழகும் இயல்புடையவர்கள்; கூரிய அறிவுத்திறம் படைத்தவர்கள்; கடந்த 40 ஆண்டுகளாக சாலட் அரசியின் (Queen Salote) செங்கோலுக்குக்கீழ் மிகுந்த நன்மை அடைந்துவருகின்றனர். இவர்கள் உணவுப் பயிர்கள் சிலவற்றைத் தம் தேவைக்கென விளைவித்துக் கொப்பரை, வாழை முதலியவற்றை ஏற்றுமதி செய்கின்றனர். ஆஸ்திரேலியப் பவுண்டு ஒன்றின் மதிப்புக்குச் சரி நிகர் இணைமதிப்புக் கொண்டது, இந் நாட்டின் செலாவணி அலகான டோங்கன் பவுண்டு ஆகும். 1956-ல் ஏற்றுமதியான பொருள்களின் மதிப்பு 1·652 மி. டோங்கன் பவுண்டுகளாக இருந்தது.

பிட் கெய்ன் தீவு (Pit Cairn Island) : அமெரிக்காவுக்கும் ஆஸ்திரேலியாவுக்கும் இடையே நடுத்தொலைவிலிருக்கிறது. இரண்டே சதுரமைல் பரப்புடைய இத் தீவு ஜிப்ரால்டரைவிடச் சற்றுதான் பெரியது. இதில் 134 பேர் வசிக்கின்றனர். பௌன்டி (Bounty) என்னும் கப்பலிற் சென்று கொள்ளையடித்துப் பிழைத்த மக்கள் கூட்டத்தினரின் (இவர்கள் இத்தீவில் 1790ஆம் ஆண்டில் குடியேறினர்) மரபில் தோன்றிய இம் மக்கள் மிகுந்த உரம் வாய்ந்தவர்கள். ஆனால், இன்று இவர்களுடைய தொழில் உழவும் மீன் பிடித்தலுமே. ஏற்றுமதிக்கென இவர்கள் சிற்றளவில் அன்னாசியும், ஆரஞ்சும் உற்பத்தி செய்கின்றனர். மக்கள் வாழாத் தீவுகளான ஹெண்டர்ஸன் (Henderson) டியூசி (Ducie), ஈனோ (Oeno) (இவை பிட் கெய்ன் தீவிலிருந்து 65-க்கும் 250-க்கும் உட்பட்ட மைல் தொலைவிலுள்ளன) ஆகியவை பிட் கெய்னின் நிருவாகத்துடன் இணைக்கப்பெற்றுள்ளன.

ஆஸ்திரேலியாவைச் சார்ந்த நிலப்பரப்புகள்

பாப்புவா நியூகினி நிலப்பரப்பு (Territory of Papua and New Guinea): இது ஒரு தனியான நிருவாக அமைப்பாகும். சுயாட்சி

கொண்ட இரண்டு பிரதேசங்கள் இவ்வமைப்பில் அடங்கியுள்ளன. அவைதாம் ஆஸ்திரேலியாவைச் சார்ந்த பாப்புவா (தென் கிழக்கு நியூகினி), தர்மகர்த்தா சபையின் நேரடி நிருவாகத்தின் கீழ் இருந்துவரும் நியூகினி (முன்பு ஜெர்மன் நாட்டுக்குரியவையாகவிருந்த வடகிழக்கு நியூகினி, பிஸ்மார்க் தீவுக்கூட்டம், சாலமன் தீவுகளின் வடகோடியிலுள்ள தீவு ஆகிய மூன்றும் அடங்கியது) ஆகியவை. இதன் மேற்கு அரைப்பாகத்தையுஞ் சேர்த்துக் கருதின் நியூகினி தீவின் பரப்பு 300,000 சதுர மைல்களுக்கும் மேற்பட்ட அளவாகின்றது. இது (கண்டங்களைத் தவிர்த்துள்ள தீவுகளுள்) உலகிலேயே இரண்டாவது பெரிய தீவு ஆகும்; கிரீன்லாந்திற்கு அடுத்த இடத்தைப் பெறுகிறது. ஆஸ்திரேலியாவின் நிருவாகத்தின் கீழிருந்துவரும் பரப்பையும் (மொத்தப் பரப்பில் பாதிக்குச் சற்று மேற்பட்டது) அதற்கருகிலுள்ள சில தீவுகளையுஞ் சேர்ந்த பரப்பு 183,500 சதுர மைல்கள். இந்த அளவு கிரேட் பிரிட்டனைப்போல் இரு மடங்காகும். இதன் மக்கள்தொகை $1\frac{3}{4}$ மி. ஆகும்.

நியூகினியின் பல பாகங்கள் மலைப்பாங்கானவை. இதன் குறுகிய தென்கிழக்குக் கோடி முழுவதையும் (இதன் பெரும்பகுதி பாப்புவாவில் அமைந்திருக்கிறது) ஒட்டினாற்போல் 13,000 உயரத்திற்கும் மேற்பட்ட சிகரங்களைக் கொண்ட ஓவன் ஸ்டான்லி ரேஞ்ஜ் (the Owen Stanley Range) என்னும் மலைக்கோவைகள் ஓடுகின்றன. இத் தீவு மான்சூன் காலநிலை மண்டலத்திலமைந்திருப்பதால், ஈங்கு ஆண்டில் சுமார் ஆறு மாதங்களில் பலத்த மழை பெய்கின்றது. இவ்வாறு பெருமழை கொண்ட மற்ற அயன மண்டல நாடுகளைப் போன்றே இதுவும் வனங்களடர்ந்ததாகக் காண்கிறது. இத்தகைய நிலப்பாங்கின் விளைவாகவே இத் தீவின் உள்நிலப் பகுதி வெகுகாலமாகத் துருவி ஆராயப்படாதிருந்தது. கப்பல் போக்குவரத்துக்கேற்ற இரு பேராறுகள் இவ் உள்நாட்டுப் பகுதியை அடைய உதவும் நீர்வழிகளாக விளங்குகின்றன. இந்த ஆறுகளிலொன்றான ஃப்ளை (the Fly) என்பது பாப்புவா வளைகுடாவின் மேற்குப்புறத்தே ஒரு மிகப்பெரிய டெல்ட்டாவை உருவாக்கியுள்ளது. மற்றோராறான ஸெபிக் (the Sepik) தீவின் வடகிழக்குக் கடற்கரையின் மையத்திற்கருகே கடலொடு கலக்கின்றது. போக்குவரத்து வழிகளாக இவ்விரு ஆறுகளும் சிறப்புடையவையாயிருப்பினும், இவை அவற்றின் கரைகளுக்கு அப்பால் விரிந்திருக்கும் நிலத்தினியல்பை அறியத் துணைபுரியவில்லை. எனவே, கனிப் பொருள்களின் இருப்பிடம் அறிய மேற்கொள்ளப்

பெற்ற நில ஆய்வுகளை வான ஊர்திகளின் மூலமே நடத்த வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே, இத் தீவின் கனிப்பொருள் செல்வம் பற்றிய உண்மைகள் இன்னும் சரிவர அறியப்பெறவில்லை.

வாழை, சேனை (yams), மரவள்ளி, கரும்பு, தென்னை, டாரோ (taro) முதலிய உணவுப் பயிர்கள் பாப்புவா, நியூகினி இரண்டிலும் விளைவிக்கப்பெறுகின்றன. கடந்த சில ஆண்டுகளாக இத் தீவுகளில் காப்பி, கோக்கோ பயிர்களின் சாகுபடியும் நடைபெற்று வருகிறது. இவை உள்நாட்டு நுகர்வுக்கும் ஏற்றுமதிக்கும் பயிராகின்றன. மேற்கூறிய இருதீவுகளிலும் வண்டல் நிறைந்த பகுதிகளில் அகப்படும் தங்கம் வெட்டியெடுக்கப்பெறுகிறது. ஆனால், பாப்புவாவில் இத் தொழில் மங்கிவருகின்றது. தர்மகர்த்தா நிலப் பரப்பில், அரசாங்கத்தின் உதவித் தொகைகளைப் பெற்று இயங்கி வரும் தொழிற்சாலைகள் கொப்பரையிலிருந்து 8—10,000 டன் தேங்காயெண்ணெயைத் தயாரிக்கின்றன. மேலும், இவ்வாலைகள் 40 மி. சதுர அடிக்கும் மேற்பட்ட சிறந்த மரப்பலகைகளைத் தயாரிக்கின்றன. இவற்றின் நிருவாகத் தலைமைக் காரியாலயம், பாபபுவா வளைகுடாவிற்குக் கிழக்கேயுள்ள போர்ட் மார்ஸ்பியில் (Port Moresby) அமைந்திருக்கிறது. இந் நகரம் பாப்புவா வளைகுடாவின் கிழக்குக் கரை முழுவதையும் அணைத்தாற்போல் நெருங்கியமைந்துள்ள ஒரு நீண்ட, கரை விலகிய முருகைப் பாரின் பின்புறத்தே ஒதுங்கியமைந்திருக்கிறது. இந் நிலப்பரப்புகளுக்கு அருகேயுள்ள ஆஸ்திரேலியக் கடற்கரையை யொட்டினாற்போலிருக்கும் பெரிய கரை விலகிய முருகைப் பாரைப் போன்றே, இந் நகருக்கருகிலுள்ள முருகைப் பாரின் குறுக்கேயும் பல ஆழமான கால்வாய்கள் இருக்கின்றன. இக் கால்வாய்களுள் ஒன்றின் மூலம் போர்ட் மார்ஸ்பி துறைமுகம் அமைந்திருக்கும் கரையை அடைய முடிகிறது.

பாப்புவா: இது 90,600 ச. மைல் பரப்பையும், 450,000 மக்கள் தொகையையுங் கொண்டது. 1955—1956-ல் ஈங்கிருந்து ஏற்றுமதியான பொருள்களின்—இவை பெரும்பாலும் கொப்பரை, ரப்பர்—மதிப்பு ஏறக்குறைய 3 மி. ஆஸ்திரேலியப் பவுண்டுகளாக இருந்தது. தர்மகர்த்தா நிலப்பரப்பின் ஒரு பகுதியை ஆக்கிய தீவுகளுள் என்டர்காஸ்டோஸ் (Entrecasteaux), லூயிஸியாடு (Louisiade) குழுக்களும்—இவற்றின் பரப்புச் சுமார் 3,000 ச. மைல்கள்—அடங்குகின்றன.

வடகிழக்கு நியூகினி: இதையடுத்த தீவுகளோடு சேர்ந்து இதன் மொத்த நிலப்பரப்பு 93,000 சதுர மைல்கள். இதில்

70,000 சதுர மைல்கள் முதனிலப் பரப்பாகும். இதன் மக்கள் தொகை 1·3 மில்லியனுக உள்ளது. 1955—56-ல் ஏற்றுமதியான சரக்குகளின் மதிப்பு 9·2 மி. ஆஸ்திரேலியப் பவுண்டுகளாக இருந்தது. இப் பொருள்கள் பெரும்பாலும் தென்னையிலிருந்து கிடைப்பவையாகவும், வெட்டு மரமாகவும், ப்ளைவுட் (plywood) பலகைகளாகவும், தங்கமாகவும் இருந்தன. அதிகமாக முன்னேற்றமடையாதிருக்கும் பிஸ்மார்க் தீவுக் கூட்டம் 19,200 சதுர மைல்களையடைகிறது. இத் தீவுக் கூட்டத்தில் நியூ பிரிட்டன் (14,100 சதுர மைல்கள்), நியூ அயர்லாந்து (3,340 சதுர மைல்கள்), லாவங்கை (Lavongai, 460 சதுர மைல்கள்), ஆட்மிரல்டி தீவுகள் (the Admiralty, 800 சதுர மைல்கள்)முதலியவை அடங்கியிருக்கின்றன. இத் தீவுக் கூட்டத்தின் மக்கள்தொகை சுமார் 150,000 ஆகும். நியூ பிரிட்டனிலுள்ள ராபால் (Rabaul)என்னும் அழகிய துறைமுகப் பட்டினமே முன்னுளில் வடகிழக்கு நியூ கினி முழுவதனுடைய நிருவாகத் தலைமைப் பீடமாக விளங்கிவந்தது; ஆனல், இரண்டாம் உலகப் போரின்போது நாசமாக்கப்பட்டது. தற்போது இந் நகரம் புதுப்பிக்கப்பெற்றுவருகிறது. இந் நிலப் பரப்புடன் சேர்த்துக் கருதப்பெறும் முதன்மையான சாலமன் தீவுகள், போகன்வில் (Bougainville—3,880 சதுர மைல்), பூக்கா (Buka—220 சதுர மைல்) என்பவை.

நாரு (Nauru),எட்டுச் சதுர மைல் பரப்புடைய ஒரு தீவாகும். இது புவி நடுக்கோட்டிற்குத் தெற்கேயுள்ளது. முன்பு இத் தீவு ஜெர்மானியருக்குரியதாயிருந்தது. ஆனல், இன்று தர்மகர்த்தா சபையின் நிருவாகத்தின்கீழுள்ள ஒரு நிலப்பரப்பாக விளங்குகிறது. கிரேட் பிரிட்டன், ஆஸ்திரேலியா, நியூ ஸீலந்து ஆகிய மூன்றும் இதன் நிருவாகப் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்டுள்ளன. ஆனல், உண்மையில் ஆஸ்திரேலியாவே(மற்றவிரண்டின் சம்மதத்தின் கீழ்) ஆட்சியை இயக்கிவருகிறது. கில்பெர்ட், எல்லிஸ் தீவுக்காலனியிலுள்ள ஓஷன் தீவைப் போன்றே நாரு தீவும் தரமிக்க பாஸ்ஃபேட்டு வைப்புகளுக்குப் பெயர்பெற்றது. இங்கும் பிரிட்டிஷ் பாஸ்ஃபேட்டு கமிஷனர்ஸ் கம்பெனியே இத் தொழிலை இயக்கும் உரிமைகளனைத்தையும் பெற்றிருக்கிறது. 1955—56-ல் 1¼ மி. டன்களுக்கும் அதிகமான பாஸ்ஃபேட்டு தாதுக்கள் ஏற்றுமதியாயின. இதன் மொத்தக் குடித்தொகை (1955—56) 39,000 ஆகும்.

நார்ஃபோக் தீவு (Norfolk Island): 13 சதுர மைல் பரப்புடைய இத் தீவில் சுமார் 1,000 மக்கள் வசிக்கின்றனர். இது

ஸிட்னிக்கு வடகிழக்கே 900 மைல்களுக்கும் மேற்பட்ட தொலைவி லமைந்திருக்கிறது. ஆஸ்திரேலியக் காமன்வெல்த் அரசாங்கமே இத் தீவை நிருவகித்துவருகின்றது. பழ வகைகளே இதன் உற்பத்திப் பொருள்களாகும். நவீன வசதிகளோடுகூடிய திமிங்கிலப் பிடிப்பு நிலையம் ஒன்று இத் தீவில் 1956ஆம் ஆண்டில் அமைக்கப்பெற்றது.

லார்டு ஹோவ் தீவு (Lord Howe Island): இதன் பரப்பு 5 சதுர மைல்கள். இது ஸிட்னிக்கும் நார்ஃபோக் தீவிற்கும் இடையே சரிபாதித் தொலைவில் உள்ளது. இது நியூ ஸெளத்வேல்ஸ் மாகாணத்தின் சார்பு நிலப்பகுதியாகும். கென்டியா பனைவிதைகளின் உற்பத்தியிலும் ஏற்றுமதியிலும் இத் தீவு ஈடுபட்டுள்ளது. இங்குச் சுமார் 250 பேர் வசிக்கின்றனர்.

நியூஸீலந்தைச் சார்ந்த நிலப்பரப்புகள்

குக் தீவுகள்: மத்திய பசிஃபிக் பெருங்கடலில் அமைந்திருக்கும் இத்தீவுகளின் (நியூ ஸீலந்திலிருந்து 1,600 மைல் தூரத்திலிருக்கின்றன) மொத்தப் பரப்பு 100 சதுர மைல்களுக்கும் குறைவு. இவற்றின் குடித்தொகை சுமார் 17,000. இக் கூட்டத்தில் அடங்கியுள்ள 15 தீவுகள் இரண்டு குழுக்களின் கீழ் அடக்கப்பெறுகின்றன. அவை கீழ்க் குழு (Lower group), வட குழு (Northern group) என்பனவாம். இவ் விரண்டனுள் தென் குழுவே பரப்பில் மிகுந்தது. முக்கியத் தீவாக விளங்கும் ராரோடோங்கா (Rarotonga, 26 சதுர மைல்கள்) இக் குழுவிற்குள் அடங்கியுள்ளது. இத் தீவுக்கூட்டத்தின் முக்கிய ஏற்றுமதிப் பண்டங்கள் ஸிட்ரஸ் பழங்கள், கொப்பரை, முத்துச் சிப்பி, தக்காளிப் பழம் முதலியவை. ஏற்றுமதிகளின் மொத்த மதிப்பு ½ மில்லியன் ஸ்டெர்லிங் பவுண்டுகளாகும். தீவுகளின் வர்த்தகம் பெரும்பாலும் நியூ ஸீலந்துடன்தான் நடைபெறுகிறது.

நியூ (Niue): இதற்கு ஸாவேஜ் தீவு (Savage Island) என்னும் மற்றொரு பெயரும் உண்டு. ராரோடோங்காவிற்கு 600 மைல் மேற்காக அமைந்துள்ள இத் தீவு குக் தீவுக்கூட்டத்தின் புறத்தேயிருக்கும். ஆனால், அதைச் சார்ந்த தீவாகும். இது தனக்கெனத் தனியான நிருவாகத்தைக் கொண்டு விளங்குகிறது. இதன் குடித்தொகை சுமார் 4,750. இதன் பரப்பளவு 100 சதுர மைல்கள். ஈங்கிருந்து வாழையும் கொப்பரையும் சிறிதளவில் ஏற்றுமதியாகின்றன.

கெர்மடெக் தீவுகள் (the Kermadec Islands—13 சதுர மைல்கள்) நியூ ஸீலந்திற்கு வடக்காக 600 மைல் தொலேவில் அமைந்துள்ளன. இத் தீவுகளில் ஒரு வளியியல் நிலேயமும் வானொலி நிலேயமும் இருக்கின்றன. இவற்றில் சுமார் 10 பேர் வசிக்கின்றனர்.

டோக்லாவ் தீவுகள் (The Tokelau Islands): இவை யூனியன் தீவுகள் எனவும் வழங்குகின்றன. இவை நியூ ஸீலந்திலிருந்து 3,000 மைல்கட்கும் அதிகமான தூரத்தில் அமைந்திருக்கின்றன. நியூ ஸீலந்திற்கும் ஹாவாய் தீவுகளுக்கும் இடையே பாதி தூரத்தில் இருக்கும் இத் தீவுகள் மூன்று வட்ட முருகைப் பார்கள் (atolls) அடங்கிய ஒரு குழுவாகக் (4 சதுர மைல் பரப்புடையவை) காண்கின்றன. இவற்றின் குடித்தொகை 1,700.

மேற்குச் சாமோவா (Western Samoa): ஐக்கிய நாடுகள் சபையின் ஒரு தர்மகர்த்தா நிலப்பரப்பாக இருக்கும் மேற்குச் சாமோவாவினுடைய நிருவாகப் பொறுப்பு நியூ ஸீலந்தினிடத்திருக்கிறது. இத் தீவுத்தொகுதியில் அடங்கியுள்ள தீவுகளில் இரு தீவுகள் மிகவும் முக்கியமானவை. சுவையீ (Suvaii, 703 சதுர மைல்கள்), உபோலூ (Upolu, 430 சதுர மைல்கள்) என்பனவே அவை. டோக்லாஸ் தீவுகளேக் காட்டிலும் இத் தீவுகள் நியூ ஸீலந்திலிருந்து சில நூறு மைல் தூரம் அருகிலிருக்கின்றன. இத் தீவுகள் மலேப்பாங்கானவை; வளமிக்கவை. உபோலூ தீவு ஏபியா (Apia) என்னும் துறைமுகத்தைக் கொண்டிருக்கிறது. இவற்றில் சுமார் 100,000 மக்கள் வாழ்கின்றனர். சாமோவா தீவைச் சார்ந்த மக்களின் (Samoans) எண்ணிக்கை பெருகி வருகிறது. இத் தீவுகள் கொப்பரை, கோக்கோ, வாழை முதலியவற்றை உற்பத்தியாக்கி ஏற்றுமதி செய்கின்றன. ஏற்றுமதியின் மதிப்புச் சுமார் 2 மில்லியன் ஸ்டெர்லிங் பவுண்டுகளாக இருக்கிறது.

ஃபிரெஞ்சு நிலப்பரப்புகள்

நியூ கலிடோனியாவும் (New Caledonia) அதன் சார்புப் பகுதிகளும் அடங்கிய கூட்டம் ஃபிரான்ஸ் நாட்டைச் சார்ந்த வெளிநாட்டுப் பரப்புகளுள் ஒன்றாகும். இவை பெரும்பாலும் நியூ ஹெப்ரிடீஸ் தீவிற்கும் க்வீன்ஸ்லாந்திற்கும் இடையிலேயே அமைந்திருக்கின்றன. க்வீன்ஸ்லாந்திலிருந்து சுமார் 700 மைல் தொலேவிலிருக்கும் இத் தீவுகள் 7,200 சதுர மைல் பரப்புடையனவாக மதிப்பிடப்பெற்றுள்ளன. இவை செறிந்திருக்கும்

பகுதிக்குப் புறத்தேயுள்ள, ஆனால், அவற்றைச் சார்ந்த தீவுகளின் [இவற்றுள் முக்கியமானவை கிழக்கே 60 மைல் தொலைவிலிருக்கும் லாயல்டி தீவுகள் (Loyalty Islands), 800 சதுர மைல் பரப்புடையவை] பரப்பான சுமார் 1,000 சதுர மைல்களும் அவற்றுள் அடங்கும். மேலும், சேய்மையிற் கிடக்கும் வாலிஸ் தீவுக் கூட்டம் (Wallis Archipelago, 40 சதுர மைல் பரப்புடையது) நியூ கலிடோனியாவிற்கு வடகிழக்காக 300 மைல் தொலைவில் அமைந்துள்ளது. நியூ கலிடோனியா தீவுத்தொகுதி முழுவதன் மக்கள் தொகை 70,000. நியூ கலிடோனியாவில் மட்டும் வாழ்வோர் தொகை 50,000 ஆகவிருக்கிறது. மற்றும், லாயல்டி தீவுகளில் 14,000 மக்களும், வாலிஸ் தீவுக்கூட்டத்தில் 6,000 மக்களும் வாழ்கின்றனர். மனிதர் புகைக்கும் சுருட்டைப் போன்ற உருவத்தைக் கொண்டும் மலைப்பாங்கானதாகவும் அமைந்துள்ள நியூ கலிடோனியா சுமார் 250 மைல் நீளமும் 30 மைல் அகலமும் உடையது. இத் தீவின் காலநிலை ஐரோப்பியர் குடியேற்றத்திற்குச் சாதகமாக இருக்கிறது. இதன் மொத்தக் குடித்தொகையில் மூன்றிலொரு பங்கினர் ஃபிரெஞ்சுக்காரர்களாவர். ஆதிக்குடிகளான மெலனேஷர்களின் (Melanesians) எண்ணிக்கை மொத்தத்தில் பாதியாகும். ஆனால், இவர்களின் தொகை சிறிது சிறிதாக அருகிவருகிறது. முன்னர்ப் பயிர்ச் சாகுபடியின் கீழிருந்துவந்த, ஆனால், இப்போது கவனிப்பாரற்றுக் கிடக்கும் நிலத்திடல்களின் மூலம் அதை அறியலாகும். 1958ஆம் ஆண்டு செப்டெம்பர் மாதம் ஃபிரான்ஸில் நடைபெற்ற அரசியல் தேர்தல்களில் நியூ கலிடோனியாவைச் சார்ந்த மக்கள் ஃபிரான்ஸுடன் நியூ கலிடோனியா கொண்டுள்ள அரசியல் தொடர்பு நிலைக்கவேண்டும் என்னும் தீக்கொள்கைக்கு ஆதரவாகப் பெருவாரியான எண்ணிக்கைகளில் (ஆதரவாக 26,085 வாக்குகளும், எதிராக 500 வாக்குகளும் பதிவாயின) வாக்களித்துத் தம் விருப்பத்தைத் தெரிவித்தனர். தீவுகளின் ஏற்றுமதி வர்த்தகத்தில் முக்கியப் பங்கு பெறும் வேளாண்பொருள்கள் தென்னையும் (கொப்பரை) காப்பியுமாகும். மற்றும் வாழை, சேனை (yams), மேனியாக் (manioc), டாரோ (taro), மக்காச் சோளம், கோதுமை, நெல், சர்க்கரை வள்ளிக்கிழங்கு முதலியவையும் இத் தீவுகளில் உற்பத்தியாகின்றன. கால்நடை வளர்ப்புத் தொழிலின் அபிவிருத்திக்குத் துணையாக இத் தீவுகளில் ஸவானா புல்வெளிகளைக் கொண்ட பெரும்பரட்புகள் இருக்கின்றன. இங்கு மொத்தமாக 100,000க்கு மதிகமான கால்நடைகள் வளர்கின்றன. கால்நடைத் தொழிலைக் காட்டிலும் அதன் ஏராளமான தாதுப்பொருள் வளங்களுக்கே நியூ கலிடோனியா அதிகப் புகழ்பெற்றது. உலகில்

நிக்கல் கிடைக்கும் பகுதிகளுள் இத் தீவு இரண்டாவது முக்கியத் துவம் வாய்ந்தது. 1956-ல் உலகின் நிக்கல் உற்பத்தியில் இத் தீவு 11% அளவை உற்பத்தி செய்தது. முதலிடம் வகிக்கும் கனடா அவ்வாண்டில் 60% அளவு நிக்கலே உற்பத்தியாக்கிற்று. இத் தீவு குரோமியத் தாதுவின் உற்பத்தியிலும் முக்கியத்துவம் பெற்றுள் ளது. இரும்புத்தாது, மங்கனீசு ஆகியவை இத் தீவில் நிறையக் கிடைக்கின்றன; இவை தவிர மேலும் பல உலோகங்களும் ஈங்கு அகப்படுகின்றன. ஆனல், உலகில் இவற்றின் வியாபாரத்தில் காணும் போட்டியின் காரணமாகவும், இப் பொருள்களை நுகரும் நாடுகள் இத் தீவிலிருந்து மிகவும் சேய்மையில் இருப்பதன் காரண மாகவும் கனிப்பொருள்களை வெட்டி யெடுக்கும் தொழிலின் வளர்ச்சி தடைப்படுகிறது. (இத் தீவின் ஏற்றுமதிச் சரக்குகளின் மதிப்பு 1956-ல் சுமார் 10 மில்லியன் ஸ்டெர்லிங் பவுன் களாக இருந்தது.

நியூ கலிடோனியா தீவுக்கூட்டத்தின் தலைநகரம் நோமீயா (Noumea, மக்கள்தொகை 22,000) என்னும் நகரமாகும். நியூ கலிடோனியாவின் தென்மேற்குப் பகுதியிலுள்ள ஓர் அழகிய துறைமுகத்தின்மீது இந் நகரம் அமைந்துகிடக்கின்றது. 1947 ஆம் ஆண்டில் உருவாகிய ஓர் அனைத்துலக ஆலோசனைக் குழு வான தென்பசிஃபிக் கமிஷன் (The South Pacific Commission) இந் நகரத்திலிருந்து செயலாற்றிவருகிறது. நியூ கலிடோனியா மக்களுடைய பொருளாதார, சமூக வாழ்வு நலத்தோடு கூடி அமைவதற்கு வழிவகை செய்தலே இக் குழுவின் தலையாய குறிக் கோளாக இருக்கின்றது. இந்தக் கமிஷனில் பிரிட்டன், ஆஸ்தி ரேலியா, நியூஸீலந்து, அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள், ஃபிரான்சு, ஹாலந்து ஆகிய நாடுகள் அங்கம் வகித்துவருகின்றன. மேலும், ஒரு மாநாட்டு அமைப்பும் (conference organisation) உருவாக்கப் பெற்றிருக்கிறது. இவ்வமைப்பில் நியூ கலிடோனியாவில் அடங்கி யுள்ள நிலப்பரப்புகளெல்லாவற்றின் பிரதிநிதிகளும் உறுப் பினர்களாயுள்ளனர்.

ஃபிரெஞ்சுப் பாலினீஷியா: இதனுள் பசிஃபிக் பெருங்கடலின் மீதிருக்கும் மற்றை ஃபிரெஞ்சுப் பகுதிகளெல்லாம் அடங்கு கின்றன. இத் தீவுகள் கிழக்குப் பசிஃபிக் பெருங்கடலில் பாலினீ ஷியா மிகப் பரவலாகச் சிதறிக் கிடக்கின்றன. இவற்றின் மொத்த நிலப்பரப்புச் சுமார் 1,500 சதுர மைல்களாகவும், குடித் தொகை (1956-ல்) 73,000 ஆகவுமிருக்கின்றது. இவற்றிலிருந்து தொப்பரை, வணில்லா (vanilla), கிளிஞ்சல் (mother-of-pearl),

பாஸ்ஃபேட்டு உரங்கள் முதலியவை ஏற்றுமதியாகின்றன. இப் பண்டங்களின் மதிப்புச் சுமார் $3\frac{1}{2}$ மில்லியன் பவுண்டுகளென மதிப்பிடப்பெற்றது. இத் தீவுகளில் முக்கியமான குழு ஸொசைட்டி தீவுகள் (the Society Islands) ஆகும். இவற்றின் குடித்தொகை 1956ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் 36,000 ஆக விருந்தது. இத் தீவுகளில் முதன்மையானது டாஹிதீவு (Tahiti, 600 சதுர மைல்கள்) ஆகும். டாஹிதீவின் உள்நிலப் பகுதி மலைப்பாங்கானது; ஆனால், வளமார்ந்த கடற்கரை வாய்ந்தது. ஃபிரெஞ்சுப் பாலினீஷியாவின் தலைநகரமான பாபீடீ (Papeete, குடித்தொகை 17,000-க்குச் சற்று அதிகம்) டாஹிதீவில் அடங்கி யிருக்கிறது. ஃபிரெஞ்சுப் பாலினீஷியாவில், மார்க்ஸாஸ் தீவுகள் (The Marquesas Islands, 480 சதுர மைல் பரப்புடையவை), டுவாமோட்டு தீவுக்குழு (the Tuamotu Group, 1,000 மைல் தூரத் திற்குப் பரவியமைந்துள்ள 76 வட்ட முருகைப் பார்கள் அடங் கியது), லீவெர்டு தீவுகள் (The Leeward Islands—ஐல்ஸ் ஸாஸ் லெ வென்ட்—Iles sous le Vent), ஆஸ்ட்ரல், ராப்பா குழு (the Austral and Rapa Group), கேம்பியெர் குழு (the Gambier Group) ஆகியவற்றையும் உடன் பெற்று விளங்குகிறது.

அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளைச் சார்ந்த நிலப்பரப்புகள்

ஹாவாய்த் தீவுகள் (the Hawaiian Islands)—மேனுளில் இவற் றிற்கு இங்கிலாந்தில் சாண்ட்விச் தீவுகள் (the Sandwich Islands) என்னும் பெயர் வழங்கிவந்தது—வட பசிஃபிக் பெருங்கடலில் உள்ள ஒரு முக்கியமான எரிமலைத் தீவுக்குழுவாகும். 1898ஆம் ஆண்டிலிருந்து இவை அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளுக்கு உரிய பகுதி யாக இருந்துவருகின்றன. கலிஃபோர்னியாவிற்குத் தென்மேற்கே 2,000 மைல்கட்கும் அதிகமான தூரத்திலிருக்கும் இத் தீவுகள் பசிஃபிக் பெருங்கடலின் குறுக்கே செல்லும் வர்த்தக விமான வழி களின் மீது மிகவும் வசதியாக அமைந்திருக்கின்றன. பரப்பளவில் இவை ஃபிஜீத் தீவுகளைவிடச் சற்றுச் சிறியவை (6,400 சதுர மைல்கள்). உற்பத்திப் பொருள்களை ஆராயின், இத் தீவுகள் ஃபிஜீத் தீவுகளை ஒத்திருப்பது தெளியப்பெறும். ஆனால், மக்கள் தொகையோ (575,000) ஃபிஜீயின் மக்கள்தொகையைப்போல் ஏறக்குறைய இரு மடங்காக இருக்கிறது. இத் தீவுகளுள் அடங் கும் இருபத்துநான்கில், எட்டுத் தீவுகளிற்றான் மக்கள் வாழ்கின் றனர். ஹவாய்த் தீவையே சார்ந்த சுதேசிக் குடிகள், ஹவாயீயர் களில் ஒரு பகுதியினர் ஆகியோர் மொத்த மக்கள்தொகையில் 16

சதவீதமாகவும், ஜப்பானியர் (இவர்களே இங்கு எண்ணிக்கையில் மிகுந்தவர்கள்) 32% ஆகவும், காக்கேஸியர்கள் (Caucasians) 14% ஆகவும், ஃபிலிப்பீன் தீவு மக்கள் (Filipinos) 10% ஆகவும், சீனர்கள் 5% ஆகவுமிருக்கின்றனர். இத் தீவுக் கூட்டத்தில் ஹவாய்த் தீவே மிகப் பெரியது (4,030 சதுர மைல்கள்). ஏறக் குறைய 14,000 அடி உயரத்திற்கு எழுந்துள்ள அவிந்த எரிமலை யான (extinct volcano) மௌனு கீயா (Mauna Kea) இத் தீவில் அமைந்துள்ளது. பரப்பில் ஹவாய்க்கு அடுத்தாற்போல் வரு பவை மாயீ (Maui, 728 சதுர மைல்கள்), ஓயாஹூ (Oahu, 604 சதுர மைல்கள்) என்பன இரண்டும் ஆம்.

மொத்தப் பரப்பில் மூன்றிலொரு பாகத்திற்கும் மேற்பட்ட அளவு மேய்ச்சல் தரையாக இருக்கிறது. இந் நிலப்பரப்பின் மீது இறைச்சியைக் கொடுக்கும் மாடுகளும் ஆடுகளும் வளர்க்கப்பெறு கின்றன. ஏறக்குறைய மூன்றிலொரு பாகம் காடுகளடர்ந்து மொத்தத்தில் 7½ சதவீதப் பரப்பிற்றான் பயிர்ச் சாகுபடி நடை பெறுகிறது. ஆனால், பயிர் விளைச்சல் உயர்ந்த அளவினதாக இருக்கிறது. வளமான மண்ணும் உவப்பான காலநிலையுமே உயர்ந்த விளைச்சலுக்குக் காரணம். பொருள்கள் பெரும்பாலும் ஏற்றுமதிக்கென்றே உற்பத்தியாக்கப்பெறுகின்றன. சாகுபடியாகி வரும் பரப்பின் பெரும் பாகம் கரும்பிற்கும் அன்னுசிப் (pine-apples) பழத்தோட்டங்களுக்குமென ஒதுக்கிவைக்கப்பெற் றுள்ளது. எனினும், ஏற்றுமதிக்கென்று காப்பியும் வாழையுங் கூடப் பயிராகின்றன. 1956-ல் உற்பத்தியான கரும்பின் அளவு ஒரு மில்லியன் சிறிய டன்களுக்கும் (short tons) அதிகமாக இருந்தது. (ஓர் அமெரிக்கச் சிறிய டன் 2,000 பவுண்டு எடை கொண்டது.) சர்க்கரை தயாரித்தல், அன்னுசிப் பழங்களைப் புட்டி களில் அடைத்தல் ஆகியவையே இத் தீவுகளில் இருக்கும் பலவித மான செய்தொழில்களுள் முக்கியமானவை. 1956-ல் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளுக்கு ஏற்றுமதியான பொருள்களின் மதிப்பு 270 மில்லியன் அமெரிக்க டாலர்களாக (£ 96½ மி.) இருந்தது.

இத் தீவுகள் அடைந்துள்ள செழிப்பிற்கு முக்கிய காரணம் அவை விடுமுறைத் தலங்களாகப் புகழ்பெற்றிருப்பதேயாகும். ஓயாஹூ தீவில் இருக்கும் ஹானலூலூ (Honolulu) இத் தீவுகளின் தலைநகராக விளங்குகிறது. இந் நகரம் உலகின் கப்பற் போக்கு வரத்து, விமானப் போக்குவரத்து வழிகள் கூடுகின்ற ஒரு முக்கிய மான சந்திப்பு ஆகும். இதன் குடித்தொகை ஏறக்குறைய 300,000. இதற்கு அணித்தே பேர்ல் ஹார்பர் நகரம் (Pearl

Harbour) அமைந்திருக்கிறது. இரண்டாம் உலகப் போரின் போது (1941 டிசம்பர்) ஜப்பான் இதன்மீது குண்டெறிந்து தாக்கியதை உலகறியும். ஜப்பானின் இத் தாக்குதலே இரண்டாம் உலகப்போரில் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் குதிப்பதற்கு உடனடிக் காரணமாயிற்று. இந் நகரத்திற்கு மேற்கே சுமார் 1,300 மைல் தொலைவிலுள்ள மிட்வே (Midway) தீவுகளிற்கூடச் சில தளங்களைக்கொண்டு விளங்கும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் பசிஃபிக் பெருங்கடற் கப்பற் படையின் தலைமைப்பீடம் பேர்ல் ஹார்பர் ஆகும். ஹவாய் 1959ஆம் ஆண்டில் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் 50ஆம் மாகாணமாயிற்று.

குவாம் (Guam) : பசிஃபிக் பெருங்கடலின் வடமேற்குப் பகுதியில் மணிலா (Manila) நகருக்குக் கிழக்கே 1,500 மைல் தூரத்தில் அமைந்திருக்கிறது இத் தீவு. மாரியேன் தீவுக் (Marianne Islands) கூட்டத்திலேயே இத் தீவுதான் மிகப் பெரியது. நிருவாகத்தைப் பொறுத்தவரையில் இத் தீவு மற்ற எப் பகுதியையும் சாராதது. 1898ஆம் ஆண்டிலிருந்து இது அமெரிக்காவிற்கு உரிமையான தொன்றாகவும் ஒரு கப்பற்றளமாகவும் (naval base) இருந்துவருகிறது. 200 சதுர மைல்கட்குச் சற்று அதிகமான பரப்புக் கொண்ட குவாமின் குடித்தொகை (1956-ல்) சுமார் 37,000. (இத் தீவில் குவிக்கப்பெற்றிருந்த பாதுகாப்புப் படையினர் இத் தொகையில் சேர்க்கப்பெறவில்லை;) பலவகையான அயனமண்டல பயிர்கள் இங்கு விளைகின்றன. இத் தீவு இராணுவ முக்கியத்துவமுடைய கப்பல், விமானத் தளமாகத் திகழ்வதன் மூலமே போர்க் காலத்துப் பயனுறும் சிறப்பு வாய்ந்திருக்கிறது. கப்பல் படைத் துறையின் அனுமதியோடுதான் அயல்நாட்டுக் கப்பல்கள் இத் தீவின் துறைமுகத்தினுள் புகமுடியும்.

அமெரிக்கச் சாமோவா : மேற்குச் சாமோவாவைப் போல் இதுவொரு தர்மகர்த்தா நிலப்பரப்பன்று. 1899ஆம் ஆண்டிலிருந்து இது அமெரிக்க நிருவாகத்தின் கீழிருந்துவருகிறது. அவ்வாண்டிற்றான் சாமோவா தீவுகள் ஜெர்மனிக்கும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகட்குமிடையே பகிர்ந்தளிக்கப்பெற்றன. இப் பகுதியிலுள்ள ஒரு மிகப் பெரிய இயற்கைத் துறைமுகமான பேகோ பேகோ (Pago Pago) ஒரு கப்பற்றளமாகப் பயன்பட்டுவந்ததன் மூலமே, இத் தீவுகளின் ஒரு பாகத்தை அடைவதில் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் அக்கறை கொண்டிருந்தன. அமெரிக்கச் சாமோவாவில் ஐந்து தீவுகள் அடங்கியுள்ளன. மொத்தமாக 76 சதுர மைல் பரப்பும், 20,000 மக்களும் (1956ஆம் வருடத்திய

கணிப்புப்படி குறித்த குடித்தொகை) கொண்ட இத் தீவுகள் மலைப்பாங்கானவை; அடவிகள் அடர்ந்தவை. இவற்றின் முக்கியத் தீவாகிய டுடுயீல r (The Tutuila) –பேகோ பேகோ துறைமுகம் இத் தீவிற்றுன் அமைந்திருக்கிறது—தீவுகளின் மொத்தப் பரப்பில் பாதிக்கு மேற்பட்ட அளவையும், மக்கள் தொகையில் 85 சதவீதத்தையும் கொண்டுள்ளது. இத் தீவுகளில் நடைபெறும் சாகுபடித் தொழில் பெரும்பாலும் தென்னையின் உற்பத்தியில் ஈடுபட்டுள்ளது. 1,000 டன்களுக்கும் மேற்பட்ட கொப்பரை சங்கு ஏற்றுமதிக்கென்று தயாரிக்கப்பெறுகிறது.

வட பசிஃபிக் தர்மகர்த்தா நிலப்பரப்பு : வட பசிபிக் பெருங்கடலில் ஜெர்மனிக்கு உரியவையாக இருந்த பகுதிகளெல்லாம் முதல் உலகப் போரின் முடிவுக்குப் பிறகு ஜப்பானிய ஆட்சிக்குக் கீழ்க் கொணரப்பெற்றன. இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பிறகு அவை ஐக்கிய நாடுகளின் நேரடியான கண்காணிப்பின் கீழுள்ள தர்மகர்த்தா நிலப்பரப்பாயின. இவற்றின் ஆட்சிப் பொறுப்பை அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் ஏற்றுக்கொண்டன. இப் பரப்புப் பசிஃபிக் பெருங்கடலில் மொத்தமாக 3 மில்லியன் சதுர மைல் நீர்ப் பரப்பை அடைகிறது. 2,000-க்கும் மேற்பட்ட பெருந் தீவுகளும் சிறு தீவுகளும் அடங்கிய இப் பரப்பு (இத் தீவுகளில் 98 தீவுகளிற்றுன் மக்கள் வசிக்கின்றனர்) 700 சதுர மைல்கட்கும் குறைந்த நிலப்பரப்பைக் கொண்டிருக்கிறது. இதன் மொத்தக் குடித்தொகை 67,350. மைக்ரொனீஸியர்கள் (Micronesians) என்பவர்களே இதன் பூர்வீகக் குடிகள் ஆவர். இத் தீவுகளை மாரியேன் அல்லது லாட்ரோன் தீவுகள் (The Ladrone Islands), காரோலைன் தீவுகள் (The Carolines), மார்ஷல் தீவுகள் (The Marshalls) என்னும் மூன்று குழுக்களாகப் பிரித்து எண்ணலாம். கொப்பரை, கரும்பு, பருத்தி முதலியவை ஈங்கு உற்பத்தியாகின்றன. காரொலைன் தீவுகளில், முக்கியமான பாக்ஸைட், பாஸ்ஃபேட் வைப்புகள் காணப்பெறுகின்றன. இவை பயன்படுத்தப்பெற்று வருகின்றன. மார்ஷல் தீவுகளில் நடத்திய அணுக்குண்டுச் சோதனைகளின் மூலம் பிக்கினி (Bikini), எனிவெட்டாக் (Eniwetok) முதலிய இடங்கள் பிரசித்தி பெற்றுள்ளன.

ரையூக்யூ தீவுக்கூட்டம்: இதற்கான குறிப்பறிய இந் நூலின் இரண்டாம் பாகத்தின் 595ஆம் பக்கத்தைப் பார்க்கவும்.

நெதர்லாந்திற்குரிய நிலப்பரப்பு

மேற்கு நியூ கினி : இத் தீவு தனக்குரியது என இந்தொனீஸியா பறைசாற்றிக்கொள்ளுகின்றபோதிலும், இன்னும் நெதர்

லாந்திற்குச் சொந்தமானதாகவே இருந்துவருகிறது. 160,000 சதுர மைல் பரப்புடைய இத் தீவு ¾ மில்லியன் மக்களைக் கொண்டது என மதிப்பிடப்பெற்றுள்ளது. இது பெரும்பாலும் மலைப்பாங்கானதாகவே இருக்கிறது. இங்கு 15,000 அடி உயரத்திற்கு எழுந்துள்ள சிகரங்களும் உண்டு. இது முன்னேற்றத்தில் மிகவும் பிற்போக்கான நிலையிலுள்ளது. இங்கு பெட்ரோலியம் இருக்குமிடங்கள் கண்டுபிடிக்கப்பெற்றுள்ளன. இன்று இத் தீவிலிருந்து பெட்ரோலியம் ஏற்றுமதியாகத் துவங்கியுள்ளது. மற்ற ஏற்றுமதிப் பொருள்கள் பெரும்பாலும் கான்படு பொருள்களாக இருக்கின்றன.

கலைச்சொற்கள்

(தமிழ்—ஆங்கிலம்)

அ

அட்ச ரேகை அட்சாம்சம்	—	Latitude
அமிழுமாழம்	—	Draught
அயனமண்டலச் செம்மண்	—	Tropical red soil
அருவி	—	Waterfall
அலைமுரிவு	—	Breaker
அளவிகந்த உற்பத்தி	—	Overproduction

ஆ

ஆக்கப் பொருள்கள்	—	Manufactures
ஆளிவிதை	—	Linseed
ஆளுநர்	—	Governor
ஆற்று முகவாய்	—	River mouth

இ

இயற்கை வாயு	—	Natural gas
இராணுவ முக்கியத்துவம் வாய்ந்த	—	Strategic
இருதிறக் கோடிகள்	—	Extremes
இலவங்கம்	—	Cloves
இன ஒதுக்கீடு	—	Aparthied
இன்தேறல்	—	Wine

உ

உட்குடா	—	Inlet
உணுப்பொருள்கள்	—	Foodstuffs
உருளை இரும்பு	—	Rolled iron
உழத்தகு நிலம்	—	Arable land
உழவுத்தொழில்	—	Agriculture
உறக்க நோய்	—	Sleeping sickness
உறைபனி	—	Frost

ஔ

ஊழியங்கள் — Services

எ

எண்ணெய்ப் பனை — Oil palm
எரிபொருள் — Fuel
எரிமலைச் செய்கை — Volcanic action
எரிமலை வாய் — Volcanic crater
எள் — Sesamum
எஸ்டேட் — Estate

ஒ

ஒடுக்கு வழி — Defile
ஒத்தமைவு — Correspondence

ஓ

ஓங்கல் — Cliff

ஃ

ஃபியார்டு — Fiord

க

கடல் வழி — Seaway
கடற்கழி — Creek
கடல்வழி மைல் — Nautical mile
கடன் பத்திரம் — Promissory note
கத்தி — Cutlery
கப்பல் தங்குமிடம் — Roadstead
கப்பல் தளம் — Naval base
கருவூலம் — Exchequer
கரைவிலகிய முருகைப் பார் — Barrier reef
கலவைக் கற்பாறை — Conglomerate
கல்நார் — Asbestos

கா

காப்பரசு — Protectorate
காலநிலை — Climate
கால்வாயடைப்பு — Lock

கி

கிருமிநாசினி — Insecticide
கிழக்குலகு — Orient
கிளைக்குன்று — Spur

கு

குடிமாற்றம் — Migration
குடியிருப்பு — Settlement
குடியிறக்கம் — Immigration
குடியேற்ற நாடு — Dominion
குடியேற்றப் பகுதி — Colony
குளிரூட்டும் பெட்டி — Refrigerator

கூ

கூட்டாட்சி — Federation
கூலங்கள் — Cereals

கொ

கொடிப்பயிர் — Leguminous crops
கொதிநீர் ஊற்று — Geyser

கோ

கோக்கு — Coke

ச

சணல்நார் — Flax
சமஷ்டி அரசு — Federal government
சரக்கு ஏற்றிஇறக்குமிடம் — Quay

சா

சாகுபடி — Cultivation
சார்புநாடு — Dependency

சி

சிதிலமடைந்த இரும்பு — Scrap iron

சு

சுட்ட கரி — Coke
சுதேசிகள் — Natives

சுத்திகரிப்பாலை — Refinery
சுரங்கப் பாதை — Tunnell

செ

செங்குத்துச் சரிவு — Escarpment
செய்திக் காகிதம் — Newsprint
செய்தொழிலாலை — Manufacturing plant
செய்தொழில் — Industry
செய்தொழிற் பொருள்கள் — Manufactures

சோ

சோளம் — Sorghum

டெ

டெல்ட்டா — Delta

த

தங்கக் கட்டி — Gold bullion
தடையிலா வாணிபம் — Free trade
தட்டெழுத்துக் கருவி — Typewriter
தலைநிலம் — Mainland

தா

தாதுப்பொருள்கள் — Minerals

தீ

தீர்க்காம்சம் — Longitude
தீவுக்கூட்டம் — Archipelago

து

துணை அயனமண்டலம் — Subtropics
துணையாறு — Tributary
துள்ளல்கள் — Rapids
துறைமுகப் பட்டினம் — Port

தூ

தூறுகள் — Bush

தொ

தொழில்துணிவு	—	Enterprise
தொடர் ஊர்தி	—	Railway

ந

நகரக் குடியிருப்பு	—	Township
நகரக் கூட்டம்	—	Conurbation
நகர்ப்புறம்	—	Urban area
நடுவழி வர்த்தகம்	—	Transit trade

நா

நாடேற்றம்	—	Emigration

நி

நிலக்கீல்	—	Asphalt
நிலத்திடல்	—	Terrace
நிலநீர் மட்டம்	—	Water table
நிலப்பயன்பாடு	—	Landuse

நீ

நீட்டு நிலம்	—	Promontory
நீர்க்கால் யாத்தல்	—	Irrigation
நீர் பிரிமேடு	—	Watershed
நீர் மின்னுற்றல்	—	Hydel power
நீர்வழி	—	Waterway
நீளவாட்டப் பள்ளத்தாக்கு	—	Longitudinal valley

நெ

நெடுஞ்சாலை	—	Highway

நே

நேரிடைப் பொருத்தம்	—	Correspondence

ப

பக்கக் கால்வாய்	—	Bypass
பஞ்சு	—	Lint
படைத்துறை சாராப் பொது மக்கள்	—	Civilians
பண்படாப் பெட்ரோலியம்	—	Crude petroleum
பதிப்புரிமை	—	Copyright

பயணர் தொழில் — Tourist industry
பயிர்மாற்று முறை — Crop rotation
பரதவர் — Fishermen
(குடிப்) பரம்பல் — Distribution (of population)
பருப்பு வகைகள் — Pulses
பவழத் தீவுகள் — Coral islands
பவழப் பாறை — Coral reef
பழத்தேறல் — Brandy
பழுப்பு நிலக்கரி — Lignite
பனியாறு — Glacier
பன்றியிறைச்சி — Bacon

பா

பாரவண்டி — Truck
பாராளுமன்றம் — Parliament
பால்பண்ணைத் தொழில் — Dairying industry

பி

பின்னிலப் பகுதி — Hinterland

பு

புகைமலி நிலக்கரி — Bituminous coal
புடைபெயர்ச்சி — Migration
புவியமைப்பியல் — Geology
புவியியல் — Geography

பூ

பூசந்தி — Isthmus

பெ

பெருஞ்சாலை — Highway

பே

பேரீச்சம்பழம் — Dates
பேரீச்சமரம் — Date palm

பொ

பொதுநிதித் துறை — Monetary Fund
பொறுப்புக் குழு — Trust

போ

போக்கிடம்
போக்குவாய் } — Outlet

ம

மக்கள் வாக்கெடுப்பு — Plebiscite
மட்டுநிலைக் காலநிலை — Temperate climate
மட்டுநிலை மண்டலம் — Temperate belt
மணப்புல் — Clover
மணிலாக் கொட்டை — Manila hemp
மண்ணரிப்பு — Soil erosion
மதலைப்பையுடைய — Marsupial
மரக்குழம்பு — Wood pulp
மரவள்ளி — Sago
மறுப்பியல் கிறித்தவம் — Protestantism

மா

மாசுநீக்கி — Flux
மாட்டிறைச்சி — Beef
மாநிலச் சுயாட்சி — Provincial autonomy
மாற்றுக் கடத்தல் — Transhipment

மி

மின்னாற் பகுப்பு — Electrolysis

மு

முடிவிடம் — Terminus
முதலாறு — { Headstream / Mainstream
முருகைப் பார் — Coral reef

மே

மேசைநிலம் — Tableland
மேல்காற்றுகள் — Westerlies
மேற்குலகு — Occident

வ

வடிநிலம் — Basin
வட்ட முருகைப் பார் — Atoll
வணிகம் — Commerce

வரவுசெலவுக் கணக்கு — Budget
வழுக்காக்கி — Lubricant
வளைகுடா — Gulf
வற்றாப் பாசனம் — Perennial irrigation

வா

வாணிபம் — Commerce
வாராவதி — Viaduct
வார்ப்பட இரும்பு — Foundry iron

வி

விக்கிரக வழிபாடு — Fetish worship
விமானத் தளம் — Airbase
விரிகுடா — Bay
விவசாயம் — Agriculture

வீ

வீசுகாற்றுகள் — Prevailing winds

வெ

வெயிலவொளி — Sunshine
வெள்ளீயம் — Tin
வெறியம் — Caffein

வே

வேலையிறக்கம், வீழ்ச்சி — Low tide
வேலையேற்றம், எழுச்சி — High tide

ஸ

ஸவானா — Savannah

கலைச்சொற்கள்

(ஆங்கிலம்—தமிழ்)

A

Adjustment	—	பொருத்தப்பாடு
Agriculture	—	உழவுத் தொழில், வேளாண்மை
Airbase	—	விமானத் தளம்
Apartheid	—	இன ஒதுக்கீடு
Arable land	—	உழுநிலம்
Archipelago	—	தீவுக்கூட்டம்
Asbestos	—	கல்நார்
Asphalt	—	நிலக்கீல்
Atoll	—	வட்ட முருகைப் பார்

B

Bacon	—	பன்றியிறைச்சி
Barrier reef	—	கரைவிலகிய முருகைப் பார்
Basin	—	வடிநிலம்
Bay	—	விரிகுடா
Beef	—	மாட்டிறைச்சி
Bituminous coal	—	புகைமலி நிலக்கரி
Brandy	—	பழத்தேறல்
Breakers	—	அலைமுரிவுகள்
Budjet	—	வரவுசெலவுக் கணக்கு
Bush	—	முட்புதர், தூறு
Bypass	—	பக்கக் கால்வாய்

C

Caffeine	—	வெறியம்
Cereals	—	கூலங்கள்
Civilians	—	படைத்துறை சாரா மக்கள்
Cliff	—	ஓங்கல்
Climate	—	காலநிலை
Clover	—	மணப்புல்

Clove — இலவங்கம்
Conglomerate — கலவைக் கற்பாறை
Coke — கோக்கு, சுட்ட கரி
Commerce — வாணிபம்
Conurbation — நகர்க் கூட்டம்
Copyright — பதிப்புரிமை
Coral island — பவழத் தீவு
Coral reef — பவழப் பாறை, முருகைப் பார்
Correspondence — ஒத்தமைவு, நேரிடைப் பொருத்தம்
Creek — கடற்கழி
Crop rotation — பயிர்மாற்று முறை
Crude oil — பண்படாப் பெட்ரோலியம்
Cultivation — சாகுபடி
Cutlery — கத்தி

D

Dairying — பால்பண்ணைத் தொழில்
Date palm — பேரிச்ச மரம்
Defile — ஒடுக்கு வழி
Delta — டெல்ட்டா
Dependency — சார்புநாடு
Distribution — பரம்பல், பரவல், விநியோகம்
Dominion — குடியேற்ற நாடு, டொமினியன்
Draught — அமிழும் ஆழம்

E

Electrolysis — மின்னாற் பகுப்பு
Emigration — நாடேற்றம்
Enterprise — தொழில் துணிவு
Escarpment — செங்குத்துச் சரிவு
Estate — எஸ்டேட்
Exchequer — கருவூலம்
Extremes — இருதிறக் கோடிகள்

F

Federation — கூட்டாட்சி, சமஷ்டியரசு
Fetish worship — விக்கிரக வழிபாடு
Fiord — ஃபியார்டு
Fishermen — பரதவர்

Flax	—	சணல்நார்
Flux	—	மாசுநீக்கி
Foodstuffs	—	உணுப்பொருள்கள்
Foundry iron	—	வார்ப்பட இரும்பு
Free trade	—	தடையற்ற வர்த்தகம்
Frost	—	உறைபனி

G

Geography	—	புவியியல்
Geology	—	புவியமைப்பியல்
Geysers	—	கொதிநீர் ஊற்றுகள்
Glacier	—	பனியாறு
Gold bullion	—	தங்கக் கட்டி
Governor	—	ஆளுநர்
Gulf	—	வளைகுடா

H

Headstream	—	முதலாறு
(Manila) Hemp	—	மணிலாக் கொட்டை
High tide	—	வேலை எழுச்சி, வேலை ஏற்றம்
Highway	—	நெடுஞ்சாலை, பெருஞ்சாலை
Hinterland	—	பின்னிலம்
Hydel power	—	நீர் மின்னாற்றல்

I

Immigration	—	குடியிறக்கம்
Inlet	—	உட்குடா
Insecticide	—	கிருமிநாசினி
Irrigation	—	நீர்ச்கால் யாத்தல், நீர்ப்பாசனம்
Isthmus	—	பூசந்தி

L

Landuse	—	நிலப்பயன்பாடு
Latitude	—	அட்சரேகை, அட்சாம்சம்
Leguminous crops	—	கொடிப்பயிர்கள்
Lignite	—	பழுப்பு நிலக்கரி
Linseed	—	ஆளிவிதை
Lint	—	பஞ்சு

Lock	—	கால்வாய் அடைப்பு
Longitude	—	தீர்க்காம்சம்
Longitudinal valley	—	நீளவாட்டப் பள்ளத்தாக்கு
Low tide	—	வேலையிறக்கம், வேலைவீழ்ச்சி
Lubricant	—	வழுக்காக்கி

M

Mainland	—	தலைநிலம், முதல்நிலம்
Manufactures	—	ஆக்கப் பொருள்கள், செய்தொழிற் பொருள்கள்
Manufacturing industry	—	செய்தொழில்
Marsupial	—	மதலைப்பையுடைய
Migration	—	குடிமாற்றம்
Minerals	—	தாதுப்பொருள்கள்
Monetary fund	—	பொதுநிதித் துறை

N

Natives	—	சுதேசிகள்
Natural gas	—	இயற்கை வாயு
Nautical mile	—	கடல்வழி மைல்
Naval base	—	கப்பல்தளம்
Newsprint	—	செய்திக் காகிதம்

O

Occident	—	மேற்குலகு
Oil palm	—	எண்ணெய்ப் பனை
Orient	—	கிழக்குலகு
Outlet	—	போக்கிடம், போக்குவாய்

P

Parliament	—	பாராளுமன்றம்
Perennial irrigation	—	வற்றுப் பாசனம்
Plebiscite	—	மக்கள் வாக்கெடுப்பு
Port	—	துறைமுகப் பட்டினம்
Prevailng winds	—	வீசுகாற்றுகள்
Promissory note	—	கடன் பத்திரம்
Promontory	—	நீட்டுநிலம்
Protectorate	—	காப்பரசு
Protestantism	—	மறுப்பியல் கிறித்தவம்

Provincial autonomy — மாநிலச் சுயாட்சி
Pulses — பருப்பு வகைகள்

Q

Quay — சரக்கு ஏற்றிஇறக்குமிடம்

R

Railway — இருப்புப்பாதை, தொடர் ஊர்தி
Rapids — துள்ளல்கள்
Refineries — சுத்திகரிப்பாலைகள்
Refrigerator — குளிரூட்டுஞ் சாதனம்
Rivermouth — ஆற்று முகவாய்
Roadstead — கப்பல் தங்குமிடம்
Rolled iron — உருளை இரும்பு

S

Sago — மரவள்ளி
Savanneh — ஸவானா வெளி
Scrap iron — சிதிலமடைந்த இரும்பு
Seaway — கடல்வழி
Sesamim — எள்
Services — ஊழியங்கள்
Settlement — குடியிருப்பு
Sleeping sickness — உறக்க நோய்
Sorghum — சோளம்
Spur — கிளைக்குன்று
Strategie — இராணுவ முக்கியத்துவம் வாய்ந்த, போர்க்காலத்துப் பயனுறும்
Subtropic — துணை அயனமண்டலங்கள்
Sunshine — வெயிலவொளி

T

Table land — மேசைநிலம்
Tariff — வர்த்தகத் தடை
Temperate belt — மட்டுநிலை மண்டலம், மிதமண்டலம்
Temperate climate — மட்டுநிலை மண்டலக் காலநிலை, மிதமண்டலக் காலநிலை

Terminus — முடிவிடம்
Terrace — நிலைத்திடல்
Tin — வெள்ளீயம்
Tourism — பயணர் தொழில்
Township — நகர்ப் பகுதி
Transhipment — மாற்றுக் கடத்தல்
Transit trade — நடுவழி வர்த்தகம்
Tributary — துணையாறு
Tropical red soil — அயனமண்டலச் செம்மண்
Tropics — அயனமண்டலங்கள்
Trust — பொறுப்புக் குழு
Typewriter — தட்டெழுத்துக் கருவி

V

Viaduct — வாராவதி
Volcanic action — எரிமலைச் செய்கை
Volcanic crater — எரிமலை வாய்
Volcano — எரிமலை

W

Waterfall — அருவி
Watershed — நீர்பிரி மேடு
Watertable — நிலநீர் மட்டம்
Waterway — நீர்வழி
Westerlies — மேல்காற்றுகள்
Wine — இன்தேறல்
Woodland — இளமரக்கா
Woodpulp — மரக்கூழ்

பிற்சேர்க்கை

உலக நாடுகள்

பரப்பளவு, சதுர மைல்களில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. மக்கள் தொகைகள்: C எனக் குறிக்கப்பெற்றிருந்தால் ஒழிய (இவ்வாறு இருப்பின், அது 1960 அல்லது 1961ஆம் ஆண்டு மக்கட் கணிப்பி னின்றும் கிட்டிய புள்ளிவிவரமாகும்). அவையனைத்தும் ஐக்கிய நாடுகள் அவை தயாரித்த 1959ஆம் ஆண்டிற்கான மதிப்பீடு களாகக் கொள்ளல் வேண்டும்.

ஆங்காங்கே கீழ்க்காணும் அட்டவணையில் கொடுபட்டுள்ள பரப்பளவுகள், நூலின் உள்ளே காண்பனவற்றிலிருந்து வேறுபட்டிருக்கக் கூடும்! அவ் வேற்றுமைகள் யாவும் (1) தோராய மதிப்பீடுகளே வெவ் வேறனவையாக இருத்தல், அல்லது உரிமைபற்றிய விவாதங்களுக்கு உட்பட்டுள்ள நிலப்பரப்புகளையும், புறத்தமைந்த சார்பு நிலப்பரப்பு களையும் உள்ளடக்கல் அல்லது கருத்திலிருந்து நீக்கல் போன்றவற்றால் ஏற்பட டிருக்கக்கூடும். இதே கருத்துகள்தாம் மக்கள்தொகை மதிப் பீடுகளைப் பாதிக்கின்றன.

நாடு		பரப்பளவு (ச. மைல்களில்)	மக்கள்தொகை (ஆயிரங்களில்)
ஐரோப்பா			
அல்பேனியா	...	11,100	C 1,625
அன்டோரா	...	175	7
ஆஸ்திரியா	...	32,375	7,049
பெல்ஜியம்	...	11,780	9,104
பல்கேரியா	...	43,048	7,798
செக்கோஸ்லொவேகியா	...	49,366	13,564
டென்மார்க்	...	16,618	4,547
ஃபேரோஸ்	...	540	34
ஃபின்லாந்து	...	130,120	4,416
ஃப்ரான்ஸ்	...	212,823	45,097
ஜெர்மனி	...	95,725	54,996
கிழக்கு	...	41,490	17,298
		137,215	72,294

நாடு		பரப்பளவு (ச. மைல்களில்)	மக்கள்தொகை (ஆயிரங்களில்)
பெர்லின்[1]	...	341	3,296
ஜிப்ரால்டர்	...	2	26
கிரீஸ்	...	51,180	C 8,358
ஹங்கேரி	...	35,920	9,953
ஐஸ்லாந்து	...	39,768	172
அயர்லாந்து			
அயர்லாந்துக் குடியரசு	...	27,135	C 2,815
வட அயர்லாந்து	...	5,470	C 1,415
இத்தாலி	...	116,305	49,052
லீஷ்டென்ஸ்டெய்ன்	...	60	C 16·5
லக்ஸம்பர்க்	...	998	324
மால்ட்டா	..	122	325
மொனக்கோ	...	(368 ஏக்கர்கள்)	23
நெதர்லாந்து	...	13,448	11,346
நார்வே	...	125,065	3,556
ஸ்வால்பார்டு	...	24,100	3·5
போலந்து	...	120,360	C 29,731
போர்ச்சுகல் (அஸோர்ஸ் மெடீராவோடு)		35,500	9,052
ருமேனியா	...	91,700	18,256
ஸான் மரீனோ	...	24	15
ஸ்பெய்ன் (பேலியாரிக், கானரி தீவுகளோடு)	...	195,000	29,894
ஸ்வீடன்	...	173,623	7 454
ஸ்விட்ஸர்லாந்து	...	15,940	C 5,411
ஐக்கிய அரசு			
இங்கிலாந்து	...	50,325	C 43,431
வேல்ஸ்	...	8,015	C 2.641
ஸ்காட்லாந்து	...	30,405	C 5,223
கிரேட் பிரிட்டன்	...	88,745	C 51 295
வட அயர்லாந்து	...	5,470	C 1,425

[1] கிழக்கு, மேற்கு ஜெர்மனி இரண்டிலுமுள்ள பெர்லின் நகர்ப் பகுதி முழுவதும்.

நாடு		பரப்பளவு (ச. மைல்களில்)	மக்கள்தொகை (ஆயிரங்களில்)
ஐ. அ.	...	94,215	C 52.720
ஐல் ஆஃப்மேன்	...	227	C 48
சானல் தீவுகள்	...	75	C 104
வாடிகன் ஸிடி	...	(109 ஏக்கர்)	1
யூகோஸ்லாவியா	...	98,767	18,421
ஐரோப்பா[1]	...	1.904,694	422,602
ஆசியா			
ஏடன் (காலனி)	...	80	151
(காப்பரசு)	...	112,000	650
ஆஃப்கானிஸ்தான்	...	251,000	13,150
பாரேய்ன் தீவுகள்	...	230	143
பூடான்	...	19,000	660
பிரிட்டிஷ் போர்னியோ			
ப்ரூனே	...	2,225	C 84
வடபோர்னியோ	...	29,390	C 454
ஸராவக்	...	47,070	688
பர்மா	...	261,760	20,457
கம்போடியா	...	67 570	5,050
இலங்கை	...	25.330	9,612
சீனா (மதிப்பீடு)	...	3,768,750	750,000
ஃபார்மோஸா	...	13,885	10,232
ஸைப்ரஸ்	...	3,572	558
ஹாங்காங்	...	391	2,857
இந்தியா (காஷ்மீர் இல்லாது)	...	1,173,773	433,000
ஜம்மு, காஷ்மீர்	...	86,024	4,800
இந்தோனீஷியா	...	575 896	89,600
போர்ட் டைமர்	...	5,762	496
ஈரான்	...	629.350	20,149
இராக்	...	171,600	6,952
இஸ்ரேல்	...	7,990	2,061

[1] ஐரோப்பாவில் உள்ள ருஷ்யா, ஐரோப்பியத் துருக்கி ஆகிய இரண்டையும் சேர்க்காமல்.

நாடு		பரப்பளவு (ச. மைல்களில்)	மக்கள்தொகை (ஆயிரங்களில்)
ஜப்பான்	...	142,770	92,740
ஜோர்டான்	...	37,300	1,636
கொரியா, தென்	...	37,000	24,000
,, வட	...	48,000	8,000
க்யுவைட்	...	6,000	C 321
லாவோஸ்	...	91,500	1,760
லெபனன்	...	4,010	1,626
மகாவ்	...	6	215
மலேயா கூட்டாட்சி	...	50,700	6,698
சிங்கப்பூர் தீவுகள்	...	224	1,580
கிறிஸ்துமஸ் தீவுகள்	...	62	3
மால்டீவ் தீவுகள்	...	115	89
மங்கோலியக் குடியரசு	...	591,000	1,057
மஸ்கட்டும் ஓமனும்	...	82,000	550
நேபாளம்	...	54,000	9,044
பாகிஸ்தான், மேற்கு	...	300,840	C 40,815
கராச்சி (கூட்டாட்சி)	...	8,400	C 2,153
பாகிஸ்தான் கிழக்கு	...	55,134	C 50,844
பாகிஸ்தான் முழுவதும்	...	3,64,373	C 93,812
ஃபிலிபைன் தீவுகள்	...	115,600	C 27,455
கடார்	...	8,500	40
சௌதி அரேபியா	...	617,000	6,036
ஸிரியா	...	71,228	4,658
தாய்லாந்து	...	198,500	21,881
ட்ருஷல் ஓமன்	...	32,280	86
துருக்கி	...	300,000	C 27,776
வியட்நாம், வடக்கு	...	63,000	15,280
,, தெற்கு	...	64,000	13,790
ஏமன்	...	75,250	4,500
ஆசியா[1]	...	10,307,000	1,736,437

[1] ஆசியாவிலுள்ள ருஷ்யப் பகுதியையும், நெதர்லாந்து நியூ கினியையும் ஒழித்து.

நாடு		பரப்பளவு (ச. மைல்களில்)	மக்கள்தொகை (ஆயிரங்களில்)
ஆஃப்ரிக்கா			
அல்ஜீரியா	...	919,600	10,930
அங்கோலா	...	481,350	4,550
பஸுட்டோலாந்து	...	11,716	674
பெச்சுவானாலாந்துக் காப்பரசு		275,000	337
காமரூன்	...	166 800	3,230
கானரீ தீவுகள்	...	2,808	909
வெர்டுமுனைத் தீவுகள்	...	1,557	195
கமோரோ தீவுகள்	...	840	185
காங்கோ குடியரசு (பெல்ஜிய)	...	905,570	13,840
எகிப்து	...	386,000	C 26,000
எதியோப்பியா	...	410,000 }	21 800
எரீட்ரியா	...	48,000 }	
மேனாள் ஃபிரெஞ்சு பூமத்திய ரேகை ஆஃப்ரிக்க, மத்திய ஆஃப்ரிக்கக் குடியரசு	...	238 000	1,190
சாடு குடியரசு	...	496,000	2,630
காங்கோ குடியரசு	...	132,000	810
காபன்	...	103,000	420
மேனாள் ஃபிரெஞ்சு மேற்கு ஆஃப்ரிக்கா			
டஹோமே	...	44,684	1,750
ஐவரி கோஸ்ட்	...	189 029	3,120
மாலி	...	464,752	4,330
மாரிடானியா	...	419,121	730
நைஜர் குடியரசு	...	459 000	2,555
செனிகால்	...	77,814	2,570
மேல்வோல்ட்டா	...	105,811	4,030
ஃபிரெ. ஸொமாலிலாந்து	...	8,500	70
காம்பியா	...	4 000	290
கானா	...	91,850	C 7,182
கினி	...	95,000	2,727
கீனியா	...	224,960	6,450
லைபீரியா	...	43,000	1,250
லிபியா	...	679,360	1,172
மடகாஸ்கர்	...	227,800	5,280

நாடு		பரப்பளவு (ச. மைல்களில்)	மக்கள்தொகை (ஆயிரங்களில்)
மெடீரா	...	314	270
மொரீஷஸும் சார்புநிலப் பகுதிகளும்	...	810	621
மொராக்கோ	...	170,000	C 11,599
மொஸாம்பீக்	...	297,725	6,310
நைஜீரியா	...	356,670	33,663
போர்த்துகீசிய கினி	...	13,950	565
ரேயூனியன்	...	965	324
தென் ரொடீஷியா	...	150,333	2,860
வட ரொடீஷியா	...	288,130	2,360
நியாஸாலாந்து[1]	...	49,177	2,770
கூட்டாட்சி	...	487,640	7,990
ருவாண்டா புரூண்டி[2]	...	20,540	4,630
ஸெண்ட் ஹெலீனு, அதன் சார்பு நிலப்பகுதிகள்	...	162	5
ஸேவோ தோமேயும் பிரின்ஸெப்ஸும்	...	362	64
செய்ஷெல்ஸ்	...	156	43
சியெரா லீயோன்	...	27,925	2,400
ஸோமாலியா	...	246,137	1,990
ஸ்பானியக் கினி	...	10,830	216
ஸ்பானிய சஹாரா	...	102,700	40
சூடான்	...	967,500	11,459
ஸ்வாஸிலாந்து	...	6,700	275
டாங்கனீகா	...	362,690	9,976
டோகோலாந்து	...	22,000	1,670
டுனீஸியா	...	48,330	4,105
உகாண்டா	...	93,980	6,517
தென் ஆஃப்ரிக்கக் குடியரசு	...	472,360	C 15,841

[1] நியாஸா ஏரியின் 12,000 ச.மைல் பரப்பும் உட்பட.

[2] முன்னுளில் பெல்ஜியத் தர்மகர்த்தா பகுதியாகச் சேர்ந்து விளங்கிய ருவாண்டா-உருண்டி 1962ஆம் ஆண்டு ஜூலை முதல் நாளில் இரு சுதந்திர நாடுகளாயின.

நாடு		பரப்பளவு (ச. மைல்களில்)	மக்கள்தொகை (ஆயிரங்களில்)
தெ. மே. ஆஃப்ரிக்கா	...	318,100	554
ஸான்ஸிபாரும் பெம்பாவும்	...	1,025	304
ஆஃப்ரிக்கா	...	11,742,000	252,637
வட. மத்திய அமெரிக்கா			
பெர்முடா	...	20	44
பிரி. ஹாண்டுராஸ்	...	8,870	C 90
பிரி. மே. இந்தியத் தீவுகள்			
பஹாமா தீவுகள்	...	4,400	301
பார்பேடோஸ்	...	166	C 232
ஜமைக்கா	...	4,410	C 1,607
கேய்மன் தீவுகள்	...	93	C 8
டர்க்ஸ், கெய்கோஸ் தீவுகள்	...	200	C 6
லீவர்டு தீவுகள்			
ஆன்டீகுவா, பார்புடா, ரெடான்டா, ஸெண்ட் கிட்ஸ்		171	C 54
நிவிஸ், ஆங்குவில்லா	...	153	C 57
மான்ட்ஸெர்ராட்	...	32	C 12
வெர்ஜின் தீவுகள் (பிரிட்டிஷ்)	...	60	C 7
		416	C 130
விண்ட்வெர்டு தீவுகள்			
டொமினிகா	...	305	C 59
ஸெண்ட் லூஷா	...	238	C 86
ஸெண்ட் வின்ஸெண்ட்	...	150	C 80
க்ரெநேடா	...	133	C 89
		826	C 314
கனடா	...	3,852,000	17,442
காஸ்டாரிகா	...	19,658	1,126
க்யூபா	...	44,164	6,599
டொமினிகன் குடியரசு	...	19,332	3,000
எல் ஸால்வடார்	...	7,700	2,520

நாடு		பரப்பளவு (ச. மைல்களில்)	மக்கள்தொகை (ஆயிரங்களில்)
கிரீன்லாந்து	...	840,000	30
குவாடலூப்	...	690	264
குவாடிமாலா	...	42,040	3,652
ஹெய்டி	...	10,715	3,464
ஹாண்டூராஸ்	...	43,280	1,887
மார்டினீக்	...	425	271
மெக்ஸிகோ	...	760,340	34,626
நெதர்லாந்து மே. இ. தீவுகள்	...	370	195
நிகராக்வா	...	57,140	1,424
பனமா	...	28,750	C 1,068
பனமா கால்வாய்ப் பிரதேசம்	...	550	C 195
ஸெண்ட்பியரும் மிக்விலானும்	...	93	5
அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் (அலாஸ்கா, ஹவாய் உட்பட)		3,548,924	C 179,323
புவெர்ட்டோரிகோ	...	3,435	C 2,350
வெர்ஜின் தீவுகள் (அமெரிக்கா)		133	C 32
வட, மத்திய அமெரிக்கா	...	9,299,000	262,000
தென் அமெரிக்கா			
ஆர்ஜென்டீனா	...	1,080,000	20,614
பொலீவியா	...	424,160	3,416
பிரேஸில்	...	3,287,220	64,126
பிரி. கியானா	...	83,000	549
சிலி	...	286,400	7,465
கொலம்பியா	...	439,520	13,824
ஈக்வடார்	...	104,500	4,169
கலபாகோஸ் தீவுகள்	...	3,030	28
ஃபாக்லண்டு தீவுகள்	...	4,620	2
ஸெண்ட் ஜார்ஜியா	...	1,450	1
ஃபிரெ. கியானா	...	35,135	31
பராகுவே	...	157,050	1,718
பெரு	...	482,260	10,524
சுரினம்	...	55,200	293
உருகுவே	...	72,175	2,840

நாடு		பரப்பளவு (ச. மைல்களில்)	மக்கள்தொகை (ஆயிரங்களில்)
வெனிஸ்வெய்லா	...	352,150	6,512
தென் அமெரிக்கா	...	6,868,000	136,112
ஓஷியானியா			
ஆஸ்திரேலியா	...	2,974,580	C 10,508
நார்ஃபோக் தீவுகள்	...	13	1
பிரி. சாலமன் தீவுகள்	...	11,500	115
ஃபீஜீ	...	7,055	381
பிரெ. பாலினீஷியா	...	1,544	80
கில்பெர்ட் எல்லீஸ் தீவுகள்	...	360	45
குவாம்	...	206	C 67
ஹவாய்	...	6,423	C 633
நாரு	...	8	4
நியூ கலிடோனியா	...	7,200	70
நியூகினி			
பாப்புவாவும் ஆஸ்திரேலிய தர்மகர்த்தா பகுதியும்	...	183,540	1,856
டச்சு	...	160,000	750
நியூ ஹெப்ரிடீஸ்	...	5,700	58
நியூஸீலந்து	...	103,474	C 2,414
பிட்கெய்ன்	...	2 கிட்டதட்ட	150
சாமோவா மேற்கு	...	1,130	104
அமெரிக்க	...	76	20
டோங்கா	...	270	62
அ.ஐ.நா. தர்மகத்தா தீவுகள்	...	690	75
ஓஷியானியா	...	3,464,000	17,393
யு. எஸ். எஸ். ஆர்.	...	8,650,000	221,000[2]
உலக நாடுகளின் மொத்தம்[1]	...	52,255,500	2,947,000

1 உலகின் மேற்றளத்தின் பரப்பு சுமார் 200 மில்லியன் சதுர மைல்களாகும். இதில் கால் பகுதிக்குச் சற்று மேற்பட்ட அளவு நிலப்பரப்பாகும். இதில் வாழும் மக்களின் எண்ணிக்கை சுமார் 3,000 மில்லியன்கள் என மதிப்பிடப்பெறுகிறது.

2 1962ஆம் ஆண்டு ஜூலை முதல் நாளில் குறிக்கப்பெற்ற அதிகார பூர்வமான மக்கள்தொகை மதிப்பீடு.